SKRZYDLATA POLSKA

NR 33 (475) • 14 SIERPNIA 1960 r. • CENA 2 zł

Tym uśmiechem Marzenna Malinowska pożegnała Warszawę, udając się przez Kopenhagę do USA, aby wziąć udział w międzynarodowym konkursie piękności. Jest ona zwyciężczynią tegorocznych „Juwenalii" krakowskich i studentką wydziału architektury. Panna Marzenna osiągnęła jeszcze jeden sukces. Oto PLL „Lot", wraz z życzeniami wszelkiej pomyślności ofiarowały p. Malinowskiej przelot do Kopenhagi, gdzie będzie oczekiwał na nią również bilet powrotny. Oby był to powrót jak najpomyślniejszy.

Foto: Z. JÓŹWIAK



DNI LOTNICTWA 1960

POD przewodnictwem Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego odbyło się posiedzenie Ogólnopolskiego Komitetu Obchodu Dni Lotnictwa w 1960 r. W skład Komitetu wchodzą przedstawiciele Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Ministerstwa Obrony Narodowej, Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Ministrestwa Komunikacji, Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, Ministerstwa Oświaty, Stołecznej Rady Narodowej, Polskich Linii Lotniczych „LOT", Związku Nauczycielstwa Polskiego, Związku Młodzieży Socjalistycznej, Związku Młodzieży Wiejskiej, Związku Harcerstwa Polskiego, Ligi Przyjaciół Żołnierza, Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Zarządu Głównego Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich.

Na posiedzeniu omówiono założenia i program obchodu Dni Lotnictwa w br., opracowano apel Ogólnopolskiego Komitetu Obchodu Dni Lotnictwa do terenowych organów władzy państwowej, organizacji społecznych i zawodowych, organizacji młodzieżowych i władz szkolnych, wojskowych jednostek lotniczych i aeroklubów regionalnych, do wszystkich entuzjastów lotnictwa o tworzenie terenowych społecznych Komitetów Obchodu Dni Lotnictwa (apel zamieszczamy obok).

Wybrano prezydium Ogólnopolskiego Komitetu Obchodu Dni Lotnictwa, w skład którego wchodzą:

Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK — **gen. dyw. pil. JAN FREY-BIELECKI**, kierownik Wydziału Propagandy Komitetu Centralnego PZPR — **LEON STASIAK**, prezes Aeroklubu PRL — **STEFAN ANTOSIEWICZ**, przedstawiciel Głównego Zarządu Politycznego WP — **płk WŁADYSŁAW POLAŃSKI**, dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji — **inż. JAN ZWIERZYŃSKI** i przedstawiciel organizacji młodzieżowych (ZMS, ZMW) — **WIESŁAW ADAMSKI.**

Równocześnie powołano sekretariat pod kierownictwem płk Józefa Szymanowskiego. Siedziba sekretariatu mieści się w Warszawie przy ul. Wawelskiej 7 (Dowództwo Wojsk Lotniczych i OPL OK), telefon 213041-46, wewn. 177.

UWAGA MATURZYŚCI!

JEST JESZCZE SZANSA WSTĄPIENIA DO OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ

Wszyscy maturzyści zarówno tegoroczni, jak i z lat poprzednich, w wieku od 18 do 23 lat posiadający dobre warunki zdrowia mogą jeszcze ubiegać się o przyjęcie do Oficerskich Szkół Lotniczych. W OSL możecie zdobyć wszechstronną i bogatą wiedzę oraz atrakcyjny i cieszący się powszechnym poważaniem zawód oficera-pilota.

Chętni do służby w lotnictwie wojskowym mogą jeszcze zgłaszać się do Wojskowych Komend Rejonowych w miejscach swego zamieszkania lub też do najbliższego aeroklubu regionalnego. Przy zgłoszeniu należy złożyć podanie-ankietę (którą otrzymać można w każdej WKR), załączając do niej:

1. Wyciąg z aktu urodzenia,
2. Świadectwo lub dyplom stwierdzający ukończenie średniej szkoły ogólnokształcącej ew. innej szkoły uprawniającej do studiów w szkołach wyższych;
3. Poświadczenie obywatelstwa polskiego w wypadku gdy kandydat nie posiada dowodu osobistego lub zaświadczenia tożsamości.

Po pozytywnej ocenie zdrowia przez komisję lotniczo-lekarską oraz pomyślnym zdaniu egzaminu sprawdzającego, kandydaci do OSL zostaną skierowani na wstępne przeszkolenie lotnicze na obozach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

Wszyscy zainteresowani lotnictwem wojskowym maturzyści powinni się szybko zdecydować, gdyż **termin zgłoszeń** do Oficerskich Szkół Lotniczych **upływa z dniem 20 sierpnia br.**

APEL

OGÓLNOPOLSKIEGO KOMITETU OBCHODU DNI LOTNICTWA

OGÓLNOPOLSKI Komitet Obchodu Dni Lotnictwa zwraca się do terenowych organów władzy państwowej, organizacji społecznych i zawodowych, a w szczególności organizacji młodzieżowych, do władz szkolnych, wojskowych jednostek lotniczych, aeroklubów regionalnych oraz do wszystkich entuzjastów lotnictwa o tworzenie terenowych, społecznych Komitetów Obchodu Dni Lotnictwa.

Równocześnie Ogólnopolski Komitet Obchodu Dni Lotnictwa proponuje Komitetom terenowym następujące kierunki działania:

- **Propagowanie dorobku lotniczego Polski Ludowej wśród społeczeństwa. Tegoroczne obchody Dni Lotnictwa są częścią składową obchodów 16-lecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej oraz Tysiąclecia Państwa Polskiego. Duże znaczenie będzie więc miało pokazanie społeczeństwu rozwoju i osiągnięć lotnictwa wojskowego, sportowego, komunikacyjnego i przemysłu lotniczego w minionym 16-leciu, jak również pokazanie na tle obchodów 1 000-lecia procesów ukształtowania się ludowej obronności.**
- **Zwrócenie największego wysiłku na pracę wśród młodzieży. Organizowanie w tym celu spotkań z lotnikami, pogadanek i wieczornic poświęconych polskiemu lotnictwu. Zakładanie kół lotniczych i modelarni, popularyzowanie literatury lotniczej i przyciąganie młodzieży, a zwłaszcza młodzieży szkół średnich do życia aeroklubów oraz Lotniczego Przysposobienia Wojskowego — oto ważne dla przyszłości lotnictwa społeczne zadania.**
- **Zużytkowanie większości sił i środków nie tylko na wielkie imprezy w dużych ośrodkach miejskich lecz również na dotarcie ze słowem o polskim lotnictwie do społeczeństwa i młodzieży w odległych od wielkich ośrodków miasteczkach i wsiach.**
- **Rozwinięcie szczególnie aktywnej pracy propagandowej i organizowanie jak największej ilości ciekawych i pożytecznych imprez przez Komitety Obchodu Dni Lotnictwa na terenach Ziem Zachodnich.**
- **Organizowanie spotkań z lotnikami, pokazów i innych imprez lotniczych w oparciu o istniejące w terenie instytucje lotnicze. Wojskowe jednostki lotnicze, aerokluby regionalne, oddziały PLL „Lot" niechaj we własnym zakresie udzielą maksymalnej pomocy w organizowaniu obchodów, a ich przedstawiciele niech będą najczynniejszymi członkami Komitetów.**

Niechaj praca Komitetów i aktywne współdziałanie z nimi wszystkich entuzjastów przyczyni się do jeszcze większego zbliżenia lotnictwa i spraw lotniczych do społeczeństwa, do pogłębienia wiedzy o naszym lotnictwie, jego dorobku i pięknych tradycjach.

VI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W LESZNIE

TEGOROCZNE, VI z kolei Szybowcowe Mistrzostwa Polski odbędą się w dniach 14—28 sierpnia w Lesznie. W ramach mistrzostw rozegrane zostaną konkurencje obowiązkowe jak: prędkościowy przelot docelowy lub docelowo-powrotny, przelot prędkościowy na trasie trójkątnej 100, 200, 300 lub 500 km oraz konkurencje nadobowiązkowe, a to: przelot otwarty, przelot odległościowy po trasie wyznaczonej przez organizatorów i dwukrotny przelot po trasie trójkątnej 100 km w jednym locie.

W VI SMP startować będzie 13 szybowników z kadry narodowej (w tym nasi trzej wicemistrzowie świata: Edward Makula, Jerzy Popiel i Adam Witek) oraz 23 pilotów posiadających złotą odznakę szybowcową, a którzy w ostatecznej klasyfikacji VI Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał R. Bitnera zajęli czołowe miejsca. Ponadto udział w mistrzostwach zapowiedziało 2 pilotów Związku Radzieckiego oraz 2 szybowników Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Zawodnicy zagraniczni startować będą na polskim sprzęcie.

W tej chwili nie znamy jeszcze nazwisk szybowników radzieckich, natomiast nadeszło już imienne zgłoszenie Niemców. Są to piloci Daumann i Wiessmann, którzy na ostatnich Szybowcowych Mistrzostwach NRD zwyciężyli w klasach standard i otwartej.

Tegoroczne VI SMP rozegrane zostaną bez podziału na klasy. Zawodnicy startować będą na szybowcach „Jaskółka", „Mucha-Standard" lub „Bocian".

Uczestników mistrzostw serdecznie pozdrawiamy i życzymy im jak najlepszych wyników. (ay)



27 lipca otwarto w ośrodku propagandy lotnictwa w Łodzi (Piotrkowska 12) wystawę pn.: „Lotnictwo polskie w walce z faszyzmem". Otwarcia wystawy dokonał wiceprzewodniczący Prezydium WRN B. Broniarek (na zdjęciu: trzeci od lewej). Obszernie o tej niezwykle interesującej wystawie napiszemy w następnych numerach.

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

ZSRR. Podczas odbywających się w Sumach XXIV Wszechzwiązkowych Mistrzostw Szybowcowych ZSRR rozegrano 20 lipca br. pierwszą konkurencję — przelot prędkościowy docelowo-powrotny, 150 km. Wystartowało 40 zawodników, z których 38 ukończyło konkurencję. Ogółem przeleciano 5 849 km. Zwyciężył mistrz sportu Borys Starostin z Kaługi przed Wiktorem Gonczarenko i Anatolem Sztefanem z Kijowa; drużynowo — szybownicy Ukraińskiej SRR przed ekipą Komitetu do spraw techniki lotniczej przy Radzie Ministrów ZSRR i Centralnym Aeroklubem ZSRR im. W. Czkałowa.

22 lipca br. rozegrano drugą konkurencję mistrzostw — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 200 km. Zwyciężył znów B. Starostin w czasie 2 h 49 min. O minutę gorszym okazał się W. Gonczarenko.

Zwycięzcą trzeciej konkurencji — przelotu prędkościowego po trasie trójkąta 100 km — został mistrz sportu W. Czuwikow.

W ostatecznej punktacji tytuł mistrza ZSRR na rok 1960 zdobył W. Gonczarenko.

★

● 20 lipca br. została otworzona w stolicy ZSRR pierwsza regularna śmigłowcowa podmiejska linia pasażerska Moskwa — Szeremietiewo, obsługiwana przez śmigłowce Mi-4. Linia ta obsługiwana 24 razy w ciągu dnia łączy heliport znajdujący się na Centralnym lotnisku Aerofłotu z lotniskiem Szeremietiewo i służy dla wygody pasażerów linii zagranicznych i krajowych dalekiego zasięgu. Przelot trwa 12 minut. Przewiduje się otwarcie dalszych połączeń śmigłowcowych pomiędzy stolicą a miejscowościami podmiejskimi, oddalonymi od sieci linii kolejowych.

Pierwszy śmigłowiec na nowej trasie prowadziła załoga: W. Kałoszyn, G. Aleksiejew i W. Czykin.

★

● W tych dniach FAI zatwierdziła dalsze 24 rekordy światowe, ustanowione na samolocie TU-114 przez pilota doświadczalnego I. Suchomlina. W ten sposób lotnik radziecki stał się niespotykanym dotąd w historii lotnictwa posiadaczem 30 rekordów światowych. Przy okazji warto przypomnieć najciekawszy chyba rekordowy wynik TU-114 zatwierdzony przez FAI: prędkość przelotową na trasie 5 000 km z ładunkiem kontrolnym 25 t — 877,212 km/h.

★

● W dniach 24—27 lipca br. rozegrano w Kujbyszewie mistrzostwa modelarskie ZSRR z udziałem 300 zawodników startujących z ponad 400 modelami. Zwycięzcą w kategorii modeli z napędem mechanicznym został inż. W. Tołmaczew, w szybowcach — J. Sokołow, a w gumówkach — I. Iwannikow. Wśród juniorów najlepsi byli: I. Hejkkinen (modele z silnikiem mechanicznym), M. Dwinin (gumówki) i I. Borozdin (szybowce).

Drużynowo zwyciężyła Ukraina (2456 punktów) przed Leningradem (2345 pkt.) i Gruzją (2236 pkt.).

★

● W Leningradzie dobiegają prace nad nowym filmem lotniczym nakręconym wg znanej powieści N. Czukowskiego „Bałtyckie niebo". Film został przygotowany bardzo starannie i z rozmachem; wystarczy wspomnieć o przebudowie ponad dwudziestu Jaków-11 na myśliwce 1-16. Podobnie ma się rzecz z czołgami i innym sprzętem wojskowym z pierwszych lat wojny.

WIZYTA W APRL

W dniach 1—5 sierpnia bawili w Polsce przedstawiciele Aeroklubu Szwecji — Panowie KJELL EKLUND i STEN JENSEN, którzy przeprowadzili w „Motoimporcie" rozmowy na temat nabycia partii kilkunastu polskich szybowców dla różnych aeroklubów szwedzkich. Pobyt swój w Polsce rozpoczęli od złożenia oficjalnej wizyty w Aeroklubie PRL, a następnie zwiedzili Centrum Szybowcowe w Lesznie.

OSIĄGNIĘCIA PLL „LOT"

Główny Urząd Statystyczny opublikował wyniki Narodowego Planu Gospodarczego za I półrocze 1960 r.

W tym okresie PLL „LOT" przewiozły 74,7 tys. pasażerów, co oznacza wzrost o 14,2 proc. w porównaniu z I półroczem 1959 r.

PRZEPRASZAMY

Czytelników za mylną datę podaną w części nakładu nr 32 (474). Oczywiście powinna ona brzmieć 7 sierpnia a nie 7 lipca! REDAKCJA



Radziecki rekordzista — pilot samolotu Tu-114 I. Suchomlin.



SPOTKANIE Z BOLESŁAWEM POMIANEM

CZYTELNICY nasi znają dobrze Bolesława Pomiana — Piątkowskiego jako autora „Ku najjaśniejszej z gwiazd" i ostatnio wydanego „Krzyża Południa". Nie wszyscy wiedzą jednak, że Pomian — przebywa stale w Kanadzie i w lipcu roku bieżącego, po 21 latach nieobecności, po raz pierwszy odwiedził kraj rodzinny. Obecnie ma 55 lat. Pracuje jako inspektor techniczny w wytwórni samolotów Canadair w Montrealu, a w wolnych chwilach zajmuje się pisarstwem.

Teraz przywiózł dla Wydawnictwa MON nową powieść pt. „Złoto starego Holendra" — dzieje polskiego lotnika w Kalifornii. Gdy proszę o informacje z przeszłości lotniczej chętnie wyjaśnia, że ukończył Dęblin w 1927 roku, potem stacjonował w Pucku — w morskim dywizjonie, a następnie już jako cywil od 1936 roku był referentem sportowym Aeroklubu RP.

Pisać zaczął podczas wojny. W latach 1941—42 ukazują się jego pierwsze opowiadania w polskiej prasie lotniczej, wydawanej w W. Brytanii. Potem przyszły książki, spośród których „Ku najjaśniejszej z gwiazd" została przetłumaczona na angielski. Napisał ogółem sześć książek. Nie wszystkie jednak zostały dotąd wydane.

Pasją Bolesława Pomiana są podróże. Oddźwięk tych zainteresowań znaleźć można w jego książkach. Wystarczy wspomnieć, że w roku 1936 wyruszył na motocyklu do Afryki, a podczas wojny i później zwiedził sporo miejsc na świecie. Do Polski przyjechał na urlop miesięczny, do rodziny. Nosi się z zamiarem napisania czegoś w rodzaju reportażu o Polsce Ludowej dla polskiej prasy emigracyjnej.

Zapytany o możliwości wydania swej książki, np. w Kanadzie — uśmiecha się pobłażliwie wyjaśniając, że jest to sprawa trudna i kosztowna... dla autora. Chyba, że książka zostanie przetłumaczona na angielski i wydana w masowym, tanim nakładzie, jako best-seller, a zdobyć takie wyróżnienie nie łatwo.

Pan Bolesław Pomian-Piątkowski wraz z żoną rozpoczął teraz podróż po kraju. Chce odwiedzić miejsca, w których spędził lata młodości. Może spotka dawnych przyjaciół? A może też licznych Czytelników swych książek?

Życzymy powodzenia.

P. E.

Bolesław Pomian — Foto: P. Elsztein



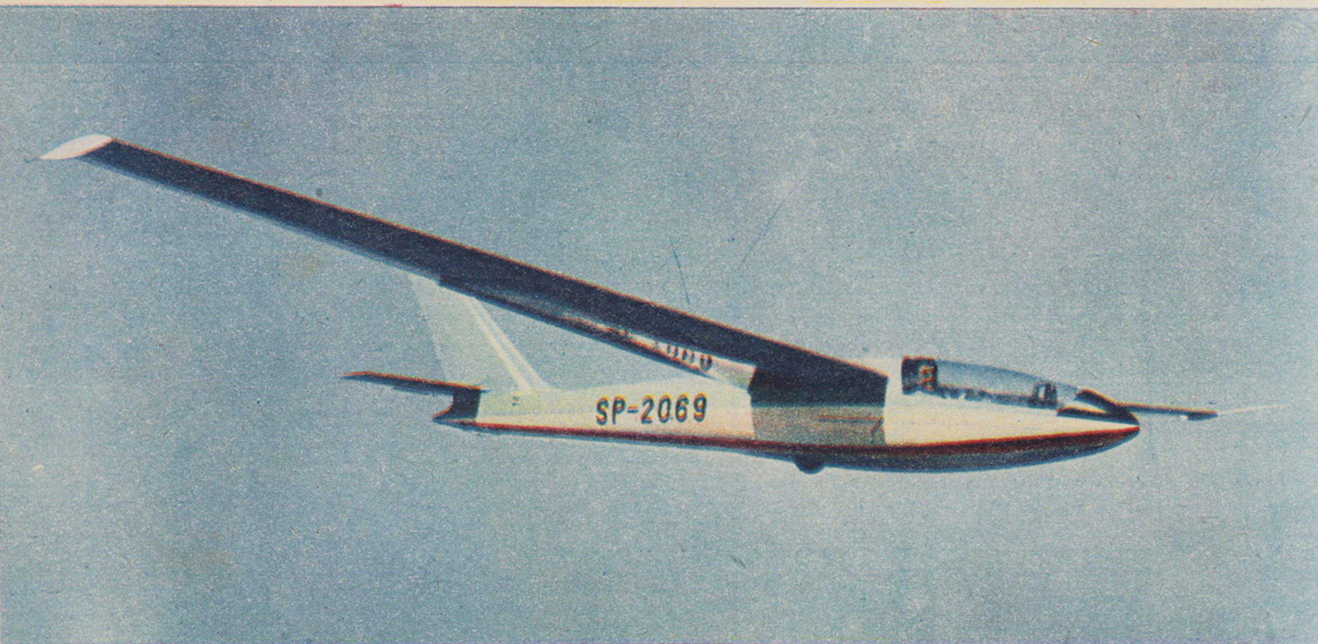


Foto: A. Blasik

Aż chciałoby się krzyknąć, że...

„FOKA" JEST WSPANIAŁA!

PELAGIA MAJEWSKA

KIEDY przyjechałam do Leszna 3 lipca, deszcz lał jak nieszczęście. Hangar był jednak otwarty, a przy samych drzwiach stała „Foka" z „Zefirem".

Nie wiem doprawdy, czym kierowałam się jeszcze przed rokiem, kiedy lokowałam swoje zainteresowanie i sympatie właśnie w „Foce". Może chwyciła mnie za serce jej ładna sylwetka, a może przekonanie, że będzie to szybowiec do bardziej masowego niż „Zefir" latania? W swoich przekonaniach utwierdziłam się jeszcze, kiedy „Foka" z „Zefirami" zjawiła się w maju w Lesznie. Potem chwalił ją Adaś Witek, chwalili ją w Kolonii, a ja byłam dumna, jak by w tym była jakaś moja zasługa.

Nic więc dziwnego, że z wielkim nabożeństwem przymierzałam się do kabiny „Foki". Uroczystość celebrował sam Józef Dankowski, asystowało kilku kolegów.

Wszystko cacy cacy, ale jak można latać w pół leżącej pozycji, zwłaszcza nisko nad ziemią, kiedy zwykle pochylam się do przodu i wsadzam nos w wariometr?

Do wszystkiego można się przyzwyczaić, zwłaszcza do dobrego, wyjaśniali mi obeznani z tą sprawą bliźni i dla całkowitego załamania mnie, położyli do „Zefira".

Na drugi dzień mogłam się przekonać, że mieli rację.

Przed lotem, kiedy już zaczepiono linkę, uszczypnęłam się dyskretnie w nogę, aby sprawdzić czy to ja naprawdę mam lecieć. Bardzo peszył mnie fakt, że był to egzemplarz z nr. 58 na ogonie, który tyle zamieszania narobił w Kolonii.

I choć wiedziałam, że „Foka" jest czuła na ster głębokości, jednak przy starcie nie obeszło się bez lekkiego podrygiwania. Ale najwięcej rozrywki dostarczyłam obserwatorom po odczepieniu. Wszystko się sprzysięgło przeciwko mnie: silny wiatr i słabe noszenia. A, że początkowo nie mogłam dać sobie rady z ustaleniem szybkości i „jeździłam" na dużym gazie, za wszelką cenę nie dając się pokonać przez przyciąganie ziemskie, więc ci z ziemi mieli niezłą zabawę.

Jednak wykręciłam się i po półgodzinnym locie stwierdziłam, że jestem już z szybowcem za pan brat. Kiedy w powietrzu przymierzałam się do innych szybowców mogłam się przekonać, że „Foka" pięknie leci do przodu.

Jak się ma możność polatania na dobrym szybowcu, to od razu chciałoby się mieć do czynienia z dobrymi warunkami.

Niestety, takowych ostatnio w okolicach Leszna nie zauważono. Wprawdzie było raz ostre zamieszanie pięćsetkowe, bo przeszedł front, był silny wiatr i mogły być warunki. Na to konto byłam nawet odholowana do Zielonej Góry, aby lecieć na docel 610 km.

Bardzo szybko wszystko się „zakitowało", a ja biedna sierota leciałam nosem po ziemi, aby po półtorej godzinie dowlec się do Leszna (odległość 70 km). A miałam do pomocy tylno-boczny wiatr, szczere chęci powrotu na lotnisko (dosyć się nalądowałam w polu w czasie II Mistrzostw NRD, powinno mi to wystarczyć na cały rok) i dużo, dużo stratusa.

W jakimś paskudnym momencie, kiedy pilnie poszukiwałam pola do lądowania, usłyszałam przez radio głos wodza:

— Pelka co się z Tobą dzieje?

— Junak już wrócił, a ciebie jeszcze nie widać!!!!

Ach! gdyby był w zasięgu mojej ręki, pewnie zginąłby.

Najpierw wysyła człowieka na poniewierkę, a potem się nabija.

Ostatecznie jednak wylądowałam zadowolona, jakbym zrobiła niezwykły wyczyn.

„Foka" nie tylko dobrze leci do przodu, udaje się także wykręcanie z małej wysokości.

★

Kiedy startowałam w dniu 14 lipca na trójkąt 300, miałam już dobry trening.

W komunikaty meteo ostatnio w Lesznie nie wszyscy wierzą. Niby wyż azorski, cumulus i chmury wysokie, ale z warunkami na dwoje babka wróżyła. Jak rano będzie rosą to i będą warunki, a najlepiej poczekać i zobaczyć na własne oczy.

Koło lotniska nie woziłam się długo. Kiedy odchodziłam o 11.22, nie było rewelacyjnie: podstawa 1200—1300 m, noszenia 1—2 m i słaby południowy wiatr.

Poleciałam najpierw w kierunku Wrocławia; leciałam początkowo ostrożnie licząc, że warunki poprawią się, a wtedy spróbuję pogazować.

Los tak chciał, że od Odry warunki pogorszyły się, bo od południowego zachodu zaczęły napływać chmury wysokie i musiałam odejść w lewo z trasy, pod cumulusy. Starałam się szukać 2 m kominów ale często bezskutecznie.

Nad punktem byłam o 13.15.

Do Ostrowa z wiatrem — jakie to miłe. A ponadto nad Wrocławiem 3,5 m, wysokość 2100. Za to w przodzie wielka dziura. Znów trzeba iść bokiem i czasami cieszyć się z metra. Starałam się nie schodzić nisko; naprawdę nie można było na pewniaka przymierzyć się pod jakąś chmurę. Stosowałam więc metodę, że lepszy 1 m noszenia na 500—600 m, niż 0 nad ziemią.

Koło Ostrowa znów moment dobrych warunków — 2 m kominy, podstawa 1600 m. O 15.00 meldowałam się na drugim punkcie, a w kierunku Leszna widać było jakie takie połączenie. Ponieważ dwa boki zrobiłam w ciągu 3 h 38 min., aby mieć szybkość w granicach 60 km/h nie mogę dłużej lecieć do Leszna niż 1 h 30 min.

Wygląda na to, że się lekko zmieszczę w czasie; wystarczą mi teoretycznie dwa dobre podkręcenia. Teraz trzeba znaleźć silny komin i sprawa będzie prosta. Ale nic takiego blisko nie było.

Smętna chmura, na którą patrzyłam pod słońce, oglądana później z dołu była również smętna. Utargowałam pod nią ledwo skromny meterek.

Musiałam pogodzić się z losem, że nic nie da się odrobić na ostatnim boku, tylko trzeba zmobilizować siły, aby dolecieć do lotniska.

Przed Krobią poratowało mnie 1,5 m. Zdecydowałam wykręcić ile się da, a resztę niech robi „Foka". 45 km do lotniska, 1600 m w słabnącym noszeniu. Z tego powinnam dolecieć.

Leciałam jak w maśle, dopiero nad lasem koło Leszna nosiło.

Cóż mi z tego, kiedy i tak na pewniaka dolatuję na lotnisko. Gdyby to chciało mnie nad lasem podnieść na trójkącie 200 podczas Mistrzostw w 57 r., wspominam z łezką w oku.

O 16.16 mijam taśmę i za chwilę ląduję zadowolona, że jak było to było — ale jestem na lotnisku. Po ponad 5-godzinnym locie nie czuję się wcale obolała i połamana. Aż chciałoby się krzyknąć, że „Foka" jest wspaniała.

Przeliczamy szybko prędkość lotu: wychodzi 62,8 km/h. Jak na „Fokę" to trochę mało, jak na warunki meteo w danym dniu (latający po trójkącie 300 ocenili średnie noszenia na 1,25) — ostatecznie można wytrzymać.

W nocy śniło mi się dużo, dużo „Fok". Było ich mnóstwo i w Lesznie i w aeroklubach — jedna piękniejsza od drugiej.

Foto: H. Rochoń



Z LOT-em NA WCZASACH W MIĘDZYWODZIU



MIĘDZYWODZIE znajduje się na wyspie Wolin i — jak sama nazwa wskazuje — leży między wodami: z jednej strony ma bowiem otwarte morze, z drugiej Zalew Kamieński. Na nim to, niedaleko Kamienia Pomorskiego, leży wyspa Chrząszczewo znana dobrze naszym lotnikom z 1 pułku „Warszawa", którzy pod koniec wojny wykryli na niej hitlerowskie wyrzutnie V-1; zbombardowały je potem nasze bombowce.

Międzywodzie — ni to wieś, ni miasteczko — ot po prostu miejscowość wczasowa. Otulona lasem mieszanym, jest idealna na kolonie letnie dla dzieci i młodzieży oraz wczasy rodzinne. Cicho tu i spokojnie. Każdy, kto w lecie ucieka od murów i miejskiego gwaru, znajdzie w tej miejscowości cichą przystań dla odpoczynku i odprężenia nerwów po całorocznej pracy. W dni słoneczne, do dyspozycji piękna i czysta plaża (zdaje mi się, że lepsza niż w sławnych Międzyzdrojach) oraz płytka woda nadbrzeża morskiego. W dni pochmurne, mnóstwo grzybów i czarnych jagód w rozległych lasach albo rybki, w zalewie dla amatorów wędkarstwa. Stąd do Międzyzdrojów 18 km, a do Dziwnowa tylko cztery. Stamtąd ewentualnie można wybrać się na godzinną przejażdżkę statkiem po Zatoce Pomorskiej — za jedne 8 zł. Stałą łączność z tzw. światem zapewnia wcale dobrze komunikacja autobusowa PKS-u.

Mało kto jednak wie, że w tymże Międzywodziu jest LOT. Ma on tam już od około ośmiu lat kolonie letnie dla dzieci i młodzieży, a od czerwca bieżącego roku także ośrodek wczasowy dla swych pracowników.

W tej, jak gdyby ukrytej w lesie, miejscowości LOT znaleźć nie trudno. Odnosi się nawet wrażenie, po niebieskich tabliczkach wskazujących drogą do ośrodka, że LOT jest tu największy, a może i najważniejszy? Chociaż wcale na pewno tak nie jest, gdyż swe kolonie i ośrodki wczasowe ma tu także kopalnia „Dymitrow", RSW „Prasa", MPA Warszawa, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, „Rzemieślnik" i szereg innych instytucji z całego kraju.

Główny teren ośrodka LOT-owskiego zajmuje zespół 6 okazałych budynków, w tym przestronna jadalnia, świetlica i zabudowania gospodarcze. Obok tego, nieco dalej porozrzucane w lesie znajdują się 3 parterowe domy wczasowe: „Zosieńka", „Miś" i „Borowik". Przy tym ostatnim są jeszcze 4 eleganckie czteroosobowe domki campingowe. W sumie, ośrodek na którym powiewa flaga LOT-u wcale pokaźny. Istotne jest i to, że cały personel wychowawczy i gospodarczo-administracyjny, którym sprężyście kieruje Zdzisław Nowak, pochodzi w 90% z Warszawy.

JAK TO NA KOLONIACH ŁADNIE

Na I turnusie (28.VI—24.VII) znajdowało się na kolonii 210 dzieci, w tym 83 dziewcząt. Wiek 7—14 lat. Podzielone są one na 8 grup, średnio po 25 osób w grupie; każdą z nich ma pod opieką wychowawca.

Poszczególne grupy mają swoje nazwy nawiązujące do tradycji naszego Tysiąclecia (pomysł kierownika). I tak, np.: najmłodsza grupa dziewcząt, którą prowadzi Teresa Zaborowska — to „Mazowszanki"; Zofia Nowakowska, prowadząca zresztą świetnie prace świetlicowe na kolonii, ma w swej gestii grupę 11-letnich dziewcząt — „Rycerek Grodu Syreniego". Warto tu przy okazji podkreślić, że one to właśnie wykonały dla „Mazowszanek" śliczne laleczki. Bronisław Ratajczak, w cywilu kontroler techniczny LOT-u, opiekuje się grupą 11-letnich chłopców — „Kuszników". Najstarsza grupa dziewcząt — to „Jagiellonki", a chłopców — „Wiślanie". Wszyscy się przy tym świetnie bawią, nie wyłączając starszych, a dzieci uczą się przy okazji w pomysłowy sposób historii Polski.

Apel poranny na kolonii w Międzywodziu. Po wciągnięciu flagi LOT-u na maszt, program dnia przedstawia młodym wczasowiczom kierownik ośrodka Zdzisław Nowak (w środku w mundurze).
Foto: Z. Jóźwiak (2)



Tryb życia kolonijnego, ujęty zdawołoby się pozornie w schematyczny program dnia i w ramy dyscypliny, koniecznej w takim środowisku, jest jednak wcale atrakcyjny.

Dzieci wstają o 7.30. Po gimnastyce, myciu, sprzątaniu i śniadaniu apel poranny. Potem, jeżeli jest pogoda: plaża, nauka pływania, opalanie lub zapoznawanie się z historią terenu. W przypadku niepogody: majsterkowanie, gry świetlicowe, pogadanki itp. Po obiedzie (13.00—14.00) obowiązkowe leżakowanie, następnie wolna godzina. O 19.30 kolacja, po niej apel wieczorny i o 21.00 cisza nocna.

Rodzice mogą być o swe pociechy spokojni. Na kolonii LOT-u czują się świetnie. Apetyty zawsze dopisują; jedzą ile zechcą, a o dobre wyżywienie troszczy się z powodzeniem mechanik samolotowy Karol Manek, pełniący na kolonii funkcje intendenta.

Opiekę lekarską sprawuje dr Jerzy Szczotkowski, który stwierdza, że stan zdrowotny dzieci jest zadowalający. Początkowe, chłodne dni lipca sprzyjały ich zahartowaniu się. Są one zwykle badane po przybyciu i przed odjazdem z kolonii, a przez cały czas bieżąco obserwowane. Każde dziecko ma poza tym tzw. kartę informacyjną (też pomysł kierownika), którą prowadzi wychowawca; wpisuje się do niej na bieżąco zachowanie się dzieci na kolonii. Otrzymują ją potem rodzice.

O opinie na temat kolonii LOT-owskiej zapytuję lustratora kolonii letnich z Wydziału Oświaty powiatu Wolin w Świnoujściu — Bogdana Grada:

— Trudno to oczywiście jakoś sklasyfikować — mówi on. — Mogę jednak powiedzieć, że kolonia LOT-owska jest jedną z lepszych spośród wielu innych; zasługuje niewątpliwie na wyróżnienie. Szczególnie podobają mi się ciekawe formy wychowawcze, jakie stosuje sam kierownik — Zdzisław Nowak. Potrafi on doskonale, w sposób zabawny i niezwykle umiejętny oddziaływać na dzieci. Lubią go tu wszyscy i poważają.

Do tego trzeba jeszcze dodać, że kolonia LOT-owska była w Międzywodziu inicjatorem obchodu 550 rocznicy bitwy pod Grunwaldem, w wyniku czego urządzono pomysłową uroczystość włącznie z orkiestrą Marynarki Wojennej (a jakże!), jakiej tam dawno nie widziano. Kierownictwo LOT-owskie w ogóle chętnie współpracuje z innymi koloniami; jest wiele wspólnych spotkań, wieczornic, ognisk i twórczości amatorskiej.

Na podkreślenie zasługuje jeszcze i ten fakt, że kolonia LOT-owska jako pierwsza spośród wszystkich innych w Międzywodziu przepracowała społecznie przy umacnianiu wydm nabrzeżnych (wkładanie trzcinek w piasek), dając w sumie prace wartości około 6 000 zł.

Na koloniach w Międzywodziu tętni życie — jest dużo radości, zabawy i piosenki; i choć pogoda w lipcu nie była najlepsza dla młodocianych wczasowiczów, to jednak opuścili oni Międzywodzie z żalem i stwierdzeniem: jak to na koloniach było ładnie! Myślę, że zadowoleni są także ich rodzice z Polskich Linii Lotniczych LOT, Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych oraz resortu Ministerstwa Komunikacji.

Ciąg dalszy na str. 6



Ciąg dalszy ze str. 5

WCZASY RODZINNE

Problem letnich wczasów rodzinnych, w ramach FWP i do tego nad morzem, nie jest jeszcze u nas rozwiązany w sposób pozwalający zadowolić szeroki ogół pracowników. Ciągłe brak miejsc, a rady zakładowe różnych instytucji, szczególnie w lipcu i sierpniu, nie mogą uzyskać ich dostatecznej ilości. Nic też dziwnego, że każdy sobie radzi jak może. Coraz więcej zakładów, instytucji i organizacji stara się problem ten rozwiązać, w miarę możliwości w ramach własnych. Przed tym zagadnieniem stanęła także Rada Zakładowa PLL LOT.

Rozmawiam na ten temat / przewodniczącym Rady Zakładowej LOT-u Władysławem Tomaszkiewiczem:

— Organizacja właściwego wypoczynku w naszym przedsiębiorstwie dla pracowników — mówi W. Tomaszkiewicz — wymaga szczególnej troski. Praca personelu latającego, jak i naziemnego jest wyjątkowo odpowiedzialna. To przecież lotnictwo. Staramy się, aby ludzie po całorocznej, pełnej napięcia pracy mogli dobrze spędzić swój urlop — właściwie wypocząć i odprężyć skołatane nerwy. Dysponując więc ośrodkiem kolonijnym w Międzywodziu, który w tym roku otrzymaliśmy już na stałe, postanowiliśmy zorganizować tam także wczasy pracownicze. Muszę tu podkreślić, że w swych wysiłkach znajdujemy wiele zrozumienia i poparcia w dyrekcji przedsiębiorstwa i u naszych władz związkowych. Korzystając z okazji, chciałbym jednak szczególnie podziękować Departamentowi Urządzeń Socjalnych Ministerstwa Komunikacji za okazaną życzliwość w rozwiązywaniu tych — bądź co bądź trudnych problemów — za troskę, która w tym roku była szczególnie duża, za pomoc w urządzeniu i utrzymaniu tego ośrodka.

— Czy przewidujecie ewentualną rozbudowę ośrodka w przyszłym roku?

— Posiadanie takiego ośrodka jest dla nas wielce zobowiązujące. Rzecz przecież nie tylko w tym, aby go właściwie wykorzystywać, ale także dobrze utrzymywać, stale konserwować, no i coś niecoś inwestować! W tym roku, na jesieni inwestujemy w niego ok. 1,5 mil. złotych. Niektórym zabudowaniom należy się już generalny remont, trzeba poza tym ogrodzić niektóre pomieszczenia, założyć właściwe instalacje i wykonać całą masę różnych drobnych prac, aby ośrodek nabrał właściwego wyglądu zewnętrznego. W tym roku, jak wiecie, wczasowicze korzystali z kuchni kolonijnej; na rok przyszły mamy w projekcie wybudowanie oddzielnej kuchni, jak również postawienie kilku nowych domków campingowych.

— Jakie są więc konkretne plany na rok przyszły?

— Przede wszystkim, turnusy wczasowe zaczniemy od czerwca i będą one trwały do 15 września. Zakładamy, że co miesiąc będzie mogło przebywać na wczasach w Międzywodziu ok. 50 rodzin oraz, w tym samym czasie na koloniach, ok. 250 dzieci. W sumie więc umożliwimy w lecie pobyt na wczasach nad morzem ok. 200 rodzinom LOT-u, a to — przyznacie — jest chyba dużo dla naszego przedsiębiorstwa, zwłaszcza że koszt dzienny wyżywienia wynosi tylko 23 zł dziennie dla dorosłych, a 24 zł dla dzieci z rodzicami.

— Oczywiście.

— Proszę nie myśleć, że wszystko idzie tak gładko — kończy przewodniczący Rady. — Mamy sporo jeszcze kłopotów z tym ośrodkiem. No, ale o tym może przy innej okazji.

Tyle przewodniczący Rady o tym co i jak będzie w roku przyszłym.

A jak było w tym?

Myślę, że najlepszą opinię o tegorocznych wczasach pracowniczych i kolonii w ośrodku LOT-u w Międzywodziu wydadzą sami uczestnicy lipcowego turnusu. Oto, co na ten temat mi powiedzieli:

OPINIE WCZASOWICZÓW

MARIA ZELLER — żona mechanika lotniczego z Poznania (na kolonii miała 2 dzieci): „Na wczasach LOT-owskich jestem po raz pierwszy i nie sądziłam, że będę je tak przyjemnie spędzać. Wyżywienie bardzo dobre. Proponuję, aby LOT wybudował jeszcze więcej domków campingowych, są przyjemne; no i nie zapominał o pracownikach placówki poznańskiej przy przydzielaniu wczasów".

ANTONI HERMAN — starszy mistrz na hamowni w bazie na Okęciu, jeden z najstarszych pracowników LOT-u (na kolonii miał 12-letnią córkę): „Moja córka to już „stara" kolonistka, jest tu już po raz piąty. Zawsze chętnie tu jedzie. Ja czuję się świetnie. Bardzo dobrze wypoczywam po hamowni, mam tu idealny spokój. Te wczasy są bardzo tanie, a wyżywienie pierwszorzędne; jedynie podróż droga. Z tego też względu sporo ludzi rezygnuje z Międzywodzia, nie mogąc sobie pozwolić na zabranie rodziny. Mieszkam w domku campingowym; co za uciecha! Niech LOT postawi ich jak najwięcej".

ANIELA SURECKA — żona mechanika pokładowego LOT-u (na kolonii ma córkę, drugą 5,5-letnią przy sobie): „Jeżeli będzie tylko możliwe, dzieci swe zawsze chętnie tu przyślę na kolonie. Z wczasów jestem bardzo zadowolona. Przykre może tylko to, że chciałoby się je spędzić razem z mężem; cały rok w praktyce jest człowiek z nim rozdzielony. Jest to jednak niemożliwe, gdyż personel latający nie otrzymuje na ogół w lecie urlopów. Wszystko jest tu bardzo przyjemne i dobre, tylko, niestety podróż bardzo daleka i uciążliwa".

Inż. BOGDAN JANKIEWICZ — kierownik oddziału w PLL LOT (spędza wczasy z żoną i dwojgiem dzieci): „Pobyt na tego rodzaju wczasach jest dużą ulgą dla przeciętnego pracownika. Wyżywienie dobre, nawet za obfite. Wyposażenie, jak na letnisko, wystarczające. Dojazd do Międzywodzia jest jednak bardzo uciążliwy. Wydaje mi się, że LOT mógłby (leży to przecież w jego możliwościach) zorganizować dojazd autokarem przy odpłatności pracowników, jak to robią inni, np. kopalnia „Dymitrow", czy NBP. Żona i moje dwie córki są bardzo zadowolone z pobytu w Międzywodziu".

HENRYKA AWDZIEJ — żona kierownika startu na Okęciu (córka na kolonii): „Jestem po prostu zachwycona wczasami i kolonią. Jest spokój i można tanio wypocząć. Chciałabym bardzo i w przyszłości skorzystać z tego rodzaju wczasów, żeby tylko podróż była trochę tańsza. Jest jeszcze dużo miejsca na domki campingowe i warto ich chyba postawić więcej".

LESZEK DRĄŻKIEWICZ — kierownik inspektoratu kontroli w PLL LOT (spędza urlop z żoną i córką): „Przy takiej opłacie za pobyt, więcej wymagać nie można na wczasach. Jeżeli były narzekania, to wynikały one raczej z lipcowej niepogody. Wydaje mi się, że ilość miejsc jest jeszcze nie wykorzystana w dostateczny sposób".

Inż. RYSZARD KURYJAŃSKI — dyrektor techniczny PLL LOT (spędza urlop z żoną i dwojgiem dzieci): „Taki charakter wczasów jest bardzo przyjemny. Osobiście tego rodzaju nieskrępowanie mi bardzo odpowiada. Wydaje mi się, że kwestia wyżywienia i wyposażenie ośrodka będzie z czasem dotarta. Wypoczywam jak nigdy i... chciałbym życzyć wszystkim innym takiego wypoczynku".

Inż. JAN ZARAŃSKI — sekretarz Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych na Okęciu (spędza urlop z rodziną): „Wydaje mi się, że instytucje w ogóle powinny dążyć do organizowania tego rodzaju wczasów rodzinnych. Tej luki nie jest w stanie wypełnić FWP. Wypoczywam z rodziną dość dobrze. Chociaż tego rodzaju letnisko powinno być raczej swobodne, to jednak daje się odczuć brak sprzętu sportowego i biblioteki. Trzeba by w przyszłym roku i o tym pomyśleć. Na wyżywienie nie narzekam".

KILKA UWAG I WNIOSKÓW

Te przypadkowo dobrane, pozytywne wypowiedzi (innych zresztą nikt nie wyraził) kłaść trzeba w jakiejś części niewątpliwie na konto uroku miejscowości. Reszta, to niezaprzeczalne uznanie dla wysiłków Rady Zakładowej i Dyrekcji LOT-u, no i kierownictwa ośrodka, które potrafiło stworzyć odpowiednią atmosferę dzieciom na koloniach i pracownikom na wczasach rodzinnych oraz tak pokierować pracą ośrodka, aby wszyscy z pobytu w Międzywodziu byli jak najbardziej zadowoleni.

Apetyty na kolonii zawsze dopisywały...

Ogólna opinia uczestników wczasów lipcowych w ośrodku LOT-u — sądząc z rozmów — była za tym, aby w przyszłym roku lepiej i taniej zorganizować przejazd pracowników do Międzywodzia, np. odpłatnie autokarem bezpośrednio z Warszawy. Postulat wydaje mi się słuszny i poddaję go pod rozwagę kierownictwa LOT-u.

Druga sprawa — to słabe tzw. ulotniczenie Międzywodzia, pomimo, że LOT ma tam swój ośrodek. Z pomocą mógłby tu przyjść przede wszystkim Aeroklub PRL, przydzielając jakiś skasowany szybowiec i spadochrony dla ewentualnej dekoracji terenu. Nie trzeba zapominać bowiem, że Międzywodzie jest typową miejscowością kolonijną o dużej ilości dzieci i młodzieży z całego kraju. Kto wie, czy nie warto byłoby tam dać ABC-aka i wybudować w ogóle chwiejnicy. W ośrodku LOT-owskim byłaby ona pod dostateczną opieką. A może jednak Międzywodziem zainteresowałby się w lecie bliżej sam Aeroklub Szczeciński.

Naprawdę warto. Podobnie jak warto, aby Aeroklub PRL w ogóle porozumiał się jakoś z LOT-em i włączył w jakiś sposób do ośrodka w Międzywodziu. Mógłby w ten sposób powstać bardziej rozbudowany jakiś centralny ośrodek kolonii i wczasów dla pracowników lotnictwa cywilnego. Lotnicy sportowi nie mają wprawdzie w lecie czasu na odpoczynek, ale mają za to rodziny, którym pragnęliby też umożliwić tanim sposobem pobyt nad morzem. Jak dotąd, nie jest z tym najlepiej i warto chyba skorzystać z dobrego przykładu i nawiązać także na tym odcinku współpracę z LOT-em.

Wszystko to, co napisałem tu powyżej, dotyczy wprawdzie spraw bardzo przyziemnych, ale ważnych — bytowych. Nie należy przecież zapominać, że lotnicy to całkiem normalni ludzie. Nie tylko latają, ale mają swoje rodziny, codzienne kłopoty, troski i zmartwienia. I tak jak wszyscy, myślą w lecie o tym, żeby swe żony i dzieci wysłać na letnisko. Dobrze więc, że im i te kłopoty stara się jakoś rozwiązywać ich własny zakład pracy. To bardzo ważne.

IKARUS

Chociaż pogoda w lipcu niezbyt dopisała, znalazło się jednak parę dni słonecznych, które pozwoliły na opalanie i nawet kąpiel w morzu. Foto: Z. Jóźwiak (3)





STEFAN MUTANOW

JEDEN DZIEŃ NA LOTNISKU MUSACZEWO

KORESPONDENCJA WŁASNA Z BUŁGARII

JAK biała mgła snują się z północy pierzaste chmury. Samolot „AN-2" zanurza się w nich i drży w chłodnym ich uścisku. Jesteśmy już na wysokości 1 500 m i przez szczeliny rozdartych obłoków widzimy obszerne bloki spółdzielcze pokryte teraz wiosenną świeżą zielenią. Na dzisiejszy skok wysokość ta nie jest jeszcze dostateczna. Samolot pruje najeżone niebo i zataczając szerokie kręgi osiąga wysokość 2 000 metrów. Przez małe okrągłe okienka sączy się wewnątrz rozproszone światło. Delikatnie obrysowuje ono lśniące sylwetki siedmiu spadochroniarzy. Zasłużeni mistrzowie sportu Kirył Wodeniczarow, Angeł Dojnski, Julia Angełowa, mistrzowie sportu Georgi Gałabow, Dymitr Wrabczew i jeszcze dwóch sportowców pierwszej klasy są „pasażerami" samolotu w pierwszym jego locie w tym dniu. Jest ósma rano. Niektórzy zapadają w słodką drzemkę. Burza, która nocą przeszła nad Musaczewem zamąciła spokojny ich sen. A tu w samolocie śpiewny warkot silnika nastraja i zachęca do drzemki.

Nagle Wodeniczarow wstaje energicznie. Spojrzenie jego szuka manekina — sztucznego spadochroniarza „Guncza", który stoi w kącie gotowy do skoku.

Drzwi są otwarte. Z zewnątrz napływa zimne powietrze i nieprzyjaźnie chłodzi wilgotne twarze. Dołącza się do tego nerwowy szum silnika, który ostro wdziera się w uszy. Każda chwila jest cenna. Trzeba się spieszyć.

— Trochę na lewo — wskazuje kierunek ręką Wodeniczarow pilotowi. Nachylony nad otchłanią szuka on punktu orientacyjnego.

— Tak, tutaj w końcu bloku — szybko decyduje on i machając zbliża się do małego „Guncza".

Wokół drzwiczek ciekawie wyglądają Julia, Gałabow, Wrabczew. Jedna chwila, a różnokolorowa czasza sztucznego spadochroniarza, jak ogromna okrągła bańka mydlana zwolna spada w dół. Wszyscy śledzą z ciekawością gdzie wyląduje...

Napięta rozmowa między członkami drużyny narodowej i miejsce do skoku jest już wyznaczone. Widać to z aprobaty rysującej się w spojrzeniach skierowanych na Wodeniczarowa.

Samolot zakręca i bierze kurs. Ostatnie sprawdzenie spadochronów i Dojnski zbliża się do drzwiczek. Mała poprawka kierunku lotu samolotu i silnik milknie w oczekiwaniu. Doświadczony spadochroniarz leci w dół. Fala powietrza chwyta go i o mało co nie przewraca, ale wola i umiejętność okazują się silniejsze od niej. Dojnski w dalszym ciągu spada w pozycji płaskiej, wykonując wiązankę figur akrobacji i ginie nam z oczu.

Wkrótce wielobarwny jego spadochron jak olbrzymi grzyb pełznie nad zieloną trawą pokrywającą lotnisko. Ćwiczenie jest ukończone z powodzeniem. W 58 skoku Dojnskiego w tym roku wyczuwa się duże opanowanie w stylu spadania.



Przygotowanie do skoków

Na dole, trener Wasyl Ganczew, na pewno już wie w jakim czasie wykonał on całe zadanie.

Ciekawym, jakie jest dzisiejsze jego osiągnięcie.

Sprawa ta żywo interesuje i Kiryła Wodeniczarowa i Georgiego Gałabowa, którzy gotowi są już do skoku.

Jak dotychczas ci trzej są najlepszymi w skoku stylowym. To zachęca ich jeszcze bardziej do milczącego współzawodnictwa. Rezultaty i innych zawodników w przypuszczalnej drużynie narodowej są zadowalające. W walce o skrócenie czasu przy wykonaniu wiązanki figur, zdecydowanie włączyli się ostatnio:

zasłużony mistrz sportu Kirył Zachariew i mistrz sportu Konstantyn Cankow. Szybko powracają oni do dawnej formy sportowej. Oczekuje się w najbliższych dniach, że staną się oni niebezpiecznymi konkurentami najlepszych spadochroniarzy. Prawie wyrównane siły tak w skoku na celność lądowania, w kombinowanym i stylowym Dojnskiego, Gałabowa, Wodeniczarowa, Zachariewa oraz innych młodych zawodników w obecnym momencie, stwarzają ogromne trudności w przewidywaniach, którzy z nich zostaną włączeni do męskiej reprezentacji Bułgarii, mających uczestniczyć w V Spadochronowych Mistrzostwach Świata. Decyzja w tej sprawie podjęta będzie w ostatnich dniach przed zawodami. Bardziej zdecydowanie zarysowuje się skład drużyny kobiecej. Tu silne pozycje zdobyły: zasłużona mistrzyni sportu Julia Angełowa i mistrz sportu Maria Wełczewa, których osiągnięcia niewiele się różnią od męskich. Nie wyjaśniona jest sprawa jeszcze trzeciej zawodniczki w drużynie, ale najprawdopodobniej będzie to albo mistrz sportu Ruska Kostowa, albo zawodniczka pierwszej klasy Eugenia Oliwerowa.

Oto i ostatni „pasażer" samolotu szykuje się, aby go opuścić. Stojąca obok drzwi Julia Angełowa jest lekko podniecona. Wierzy ona, że wykona z powodzeniem ten skok, ale to jej nie zadowala. Na każdym treningu Julia za wszelką cenę chce osiągnąć maksimum możliwości. Walczy, aby osiągnąć i polepszyć czas, który osiągają najlepsi zawodnicy w skoku stylowym. I może to jej się uda. Jeszcze wiele dni dzieli nas od zawodów.

Samolot ostro zakręca, zniża lot i ląduje. Przy pierwszym dotknięciu ziemi podwozie zaturkotało, metalowe połączenia w samolocie zgrzytnęły. Za chwilę podskakiwanie stało się łagadniejsze, a szybkość zmniejszyła się i metalowy ptak zatrzymał się opodal miejsca postoju. Gdy wysiedliśmy z samolotu przed hangarem, niedawni pasażerowie „Antonówki" szykowali się do składania spadochronów.

Bez zwłoki, nowa grupa składająca się z 7 osób, skierowała się do samolotu. Byli to pozostali zawodnicy z przypuszczalnej drużyny narodowej. I oni mieli za zadanie wykonać skok stylowy z wysokości 2 000 metrów.

— Do niedawna dyscyplina ta była piętą Achilesa bułgarskiej drużyny narodowej — powiedział trener Wasyl Ganczew.

— Ale teraz już tak nie myślimy — szybko dodał on.

Zadowolony z osiągnięć młodych, Ganczew uśmiechnął się i ciągnął dalej:

— W skokach na celność lądowania średnia odległość od Krzyża dla wszystkich waha się w granicach 4—7 metrów. Niedługo i tu poprawimy się.

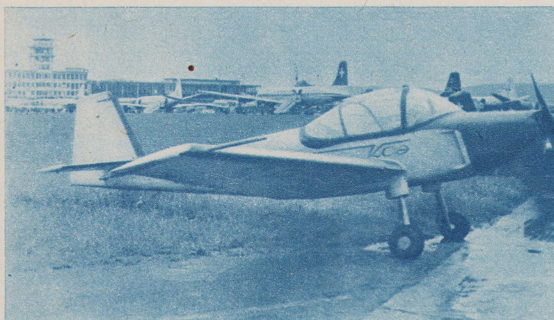
Warkot silnika samolotu zagłuszył ostatnie jego słowa. Odwróciliśmy głowy tam, skąd dochodził nas szum. Lekko podrywany silny kadłub siwozielonego dwupłatowca przebiegł po trawie. Od fali powietrza, którą śmigła wyrzucały do tyłu, pochylała się nisko trawa i podskakiwały zerwane listki jak gonione koniki polne.

Zasłużony mistrz sportu Kirył Wodeniczarow



W SZWAJCARII I ZDOBYCIE LA MANCHE

Inż. ROMUALD GUDEL i ANTONI SZYMAŃSKI



Nasz „Kos" na lotnisku Zurich-Kloten. Foto: A. Szymański

Z przelotów nad Szwajcarią najwięcej wrażeń dostarczył przelot z Genewy do Sionu. Sion jest to niewielkie miasteczko z lotniskiem położonym między górami w dolinie rzeki Rodan. Załączony szkic przekroju poprzecznego najlepiej charakteryzuje możliwości latania. Szerokość doliny u podstawy nie przekracza 4 km, natomiast wysokość gór po obu jej stronach wynosi powyżej 3 000 m. Start samolotów odbywa się wyłącznie wzdłuż doliny, zaś kręgi samolotów lekkich w samej dolinie, a odrzutowych powyżej szczytów górskich. Bardzo ciekawy i dotychczas niespotykany u nas w dolinach sposób latania. (Trzeba zaznaczyć, że odbywa się tam normalne szkolenie na odrzutowcach).

Do Sionu można dolecieć dwoma drogami: nad górami i doliną rzeki w przypadku niskiego pułapu chmur. Tak się warunki ułożyły, że musieliśmy skorzystać z obu dróg. Do Sionu lecieliśmy nad górami, zaś z powrotem, z powodu złej pogody, doliną Rodanu, aż do Jeziora Genewskiego. Oba loty, każdy w swoim rodzaju, dały przedsmak lotów górskich. Oczywiście niezapomniane wrażenie pozostawiają lodowce górskie, gruba warstwa śniegu na szczytach, podczas gdy na lotnisku w dolinie panuje upał 28° w cieniu. Samoloty eksploatowane w takich warunkach przez cały rok latają z nartami. No cóż, co kraj to obyczaj.

Ogólnie należy stwierdzić, że lotnictwo sportowe (i nie tylko sportowe) jest tu bardzo popularne i rozwinięte. Na wszystkich lotniskach, gdzie wylądowaliśmy, panował duży ruch samolotów sportowych różnego typu i — co najważniejsze — bez względu na pogodę. Przeloty z jednego lotniska na drugie są rzeczą najnormalniejszą w świecie, obojętne czy jest to małe lotnisko wyłącznie sportowe, czy też duże komunikacyjne. W Zurichu-Kloten, jednym z najruchliwszych portów lotniczych Europy, gdzie jest nawet oddzielna kontrola do kołowania [1]), gdzie co minutę startuje lub ląduje samolot, dopuszcza się do lotów w równym stopniu samoloty sportowe obok największych komunikacyjnych olbrzymów. No, a formalności z przelotami załatwia się w przeciągu... 5 minut! Że co, że gdyby tak u nas? Osobiście nic nie miałbym przeciwko temu.

Oczywiście zaopatrzenie w paliwo nie stanowiło nigdy żadnego problemu: w dowolnej ilości i o dowolnej liczbie oktanowej. Shell nierzadko razem z PB [2]) w pozornej zgodzie dostarczały paliwo i olej na najmniejszym nawet lotnisku. No, ale Szwajcaria, to kraj w 100% nastawiony na turystów, których różnej narodowości, ras i języków wszędzie spotykaliśmy na swej drodze.

10 dni pobytu w Szwajcarii w dość uciążliwej pracy od wczesnego ranka do późnych godzin wieczornych przeleciały niepostrzeżenie, że ani spostrzegliśmy się kiedy nadszedł dzień 24 maja — dzień odlotu do Anglii.

Komunikaty meteo nie zapowiadały dobrej pogody. Nad środkową Francją przechodził właśnie chłodny front i nad Reims, gdzie mieliśmy lądować dla nabrania paliwa, pułap chmur wynosił zaledwie 300 m z deszczami. Postanowiliśmy jednak lecieć, gdyż za wyjątkiem Wogezów były równiny, a poza frontem była znowu dobra pogoda, tak że mieliśmy szansę dolecenia do Anglii. Żeby tylko przelecieć przed nadejściem frontu pasma gór, które w tym miejscu miały najwyższe szczyty 1423 i 1366 m.

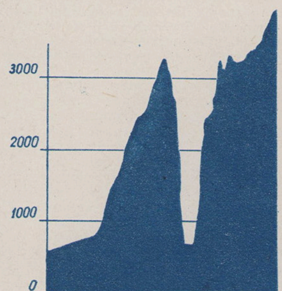
Po wystartowaniu z Zurichu skierowaliśmy się wprost na trasę. Po raz ostatni oglądaliśmy znajome krajobrazy wzniesień szwajcarskich, rzek płynących wśród gór i miasteczek rozsianych gęsto po całym terenie. Po 20 minutach lotu osiągnęliśmy Ren. Była to granica Szwajcarii i NRF. Po dalszych 10 minutach minęliśmy Bazyleę, miasto leżące u zbiegu 3 granic — szwajcarskiej, francuskiej i niemieckiej i wlecieliśmy nad terytorium Francji.

Każde przekroczenie granicy państwowej ma w sobie coś tak dostojnego, że zmusza do powagi i mimowolnego skupienia. Może dlatego, że zwraca się większą uwagę na trasę i podświadomie oczekuje czegoś nowego, czego nie spotkało się w czasie dotychczasowych przelotów. Nic się jednak nie zmieniło. Chyba tylko to, że chmury zasnuły całe niebo, a zamglenia horyzont. Na wszelki wypadek nabraliśmy 1 400 m wysokości, tzn. wysokości, na której powinniśmy przelecieć Wogezy. Jednak długo na niej nie utrzymaliśmy się, gdyż w miarę zbliżania się do gór pułap stawał się coraz niższy, a wreszcie zaczął padać deszcz. Szczyty zbliżających się gór pokryte były już chmurami. A więc front szedł prędzej niż przewidywali meteorolodzy. Obniżający się pułap chmur zmuszał nas również do obniżenia wysokości. I tak zanim dolecieliśmy do ich podnóża mieliśmy zaledwie 1 000 m.

O przelecieniu ponad górami nie było mowy, wybraliśmy więc dolinę w okolicach miasta Kolmar, którą biegł tor kolejowy i którą chcieliśmy się przedostać na drugą stronę Wogezów. Zamiaru naszego nie mogliśmy jednak wprowadzić w czyn, gdyż już po 5 km lotu byliśmy na 850 m wysokości, lecąc 50—100 m nad ziemią w coraz wzmacniającym się deszczu. W takich warunkach pchanie się dalej w nieznaną dolinę zaczynało być niebezpieczne. Postanowiliśmy zawrócić i lądować w Bazylei, tam dokonać odprawy paszportowo-celnej i próbować lecieć dalej inną trasą omijając góry. Po pewnych trudnościach w nawiązaniu łączności radiowej, gdyż nie znaliśmy częstotliwości na jakiej pracuje Bazylea, wreszcie połączyliśmy się z „wieżą" i zostaliśmy sprowadzeni na ziemię. Tam okazało się, że pogoda całkiem nie nadaje się do kontynuowania w tym dniu dalszego lotu.

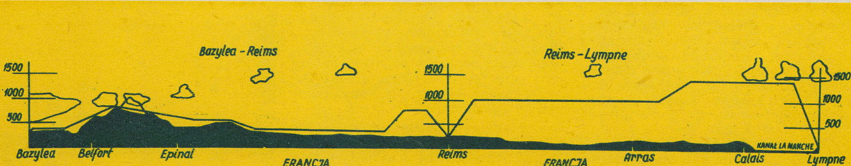
DALSZY CIĄG NA STRONIE 10

„Kos" nad W. Brytanią. Foto: „Flight"



Przekrój poprzeczny doliny Rodanu w mieście Sion (we właściwej proporcji).

Przekrój poprzeczny trasy lotu Bazylea—Lympne



Rozpoczął działalność KLUB TECHNIKI RAKIETOWEJ I ASTRONAUTYKI

OD kiedy start pierwszego radzieckiego sputnika (4 października 1957 r.) rozpoczął atak człowieka na Kosmos, zagadnienia techniki rakietowej i astronautyki poruszyły żywo umysły ludzkie na świecie. Bo też sensacja następowała za sensacją. Trudno tak od razu z pamięci wyliczyć ile przez ten stosunkowo krótki, bo przeszło 2 i pół letni okres wyrzucono w przestrzeń kosmiczną sztucznych satelitów Ziemi czy Księżyca. Trudno też wprost ocenić jak te nowe dziedziny nauki i techniki wpłynęły szybko na rozwój różnych innych dziedzin nauki i techniki. Znacznie wcześniej niż przypuszczaliśmy świat wszedł w erę podboju Kosmosu.

Z dnia na dzień zaskakują nas obecnie coraz to nowe wydarzenia i osiągnięcia naukowe i techniczne, związane zarówno z techniką rakietową, jak i astronautyką, zdające się świadczyć, iż bliski jest już czas, kiedy człowiek osobiście podejmie próbę lotu kosmicznego, zwłaszcza, że kandydatów na tego rodzaju przedsięwzięcie już dziś nie brak. Nic też dziwnego, że rakiety i Kosmos stały się tematem szczególnie pasjonującym, zwłaszcza młodzież we wszystkich krajach.

Nie brak i u nas dużego zainteresowania astronautyką. Dziedziną tą zajmuje się u nas, jak wiadomo, Polskie Towarzystwo Astronautyczne, liczące 500 członków. Nie ma ono wprawdzie charakteru ściśle naukowego, choć w tym kierunku rozwija raczej swą działalność; śledzi uważnie postęp w technice rakietowej i astronautyce, gromadzi odpowiednią literaturę (PTA może się już poszczycić chyba najbogatszą biblioteką astronautyczną w Polsce), a członkowie PTA opracowują i rozwijają naukowo niektóre wybrane zagadnienia z tego zakresu. Na tym polu PTA legitymuje się już osiągnięciami w kraju i za granicą (jest m. in. członkiem Międzynarodowej Federacji Astronautycznej). Charakter stowarzyszenia, jakim jest więc PTA, nie pozwala siłą rzeczy na zaspokojenie bardzo szerokich potrzeb propagowania i rozwijania wiedzy astronautycznej w społeczeństwie, a szczególnie wśród młodzieży, która wykazuje w tym kierunku wyjątkowo duże zainteresowanie.

Od dłuższego już czasu dało się wyraźnie odczuć potrzebę jakiegoś zorganizowanego działania w tym kierunku na znacznie szerszą skalę, a sporo eksperymentów — zabaw młodocianych zapaleńców z modelami rakiet i ich „wystrzeliwania" było sygnałem alarmowym, że czas już najwyższy powołać do życia „kogoś" lub „coś", co zajęłoby się szeroką propagandą astronautyki i nadało właściwy kierunek rozwijającemu się dotychczas żywiołowo modelarstwu rakietowemu.

„Skrzydlata" dawała niejednokrotnie wyraz swemu zaniepokojeniu i ostrzegała modelarzy przed niebezpiecznymi eksperymentami. Postulowaliśmy zarazem powołanie do życia odpowiedniej sekcji, organu czy czegoś podobnego, dając jako przykład niektóre kraje np. ZSRR (Sekcja Astronautyczna w Centralnym Aeroklubie ZSRR im. W. P. Czkałowa, kółka w DOSAAF), Jugosławia (tzw. Selenici) czy Anglia.

Echa tego były różne. Ulegając ogólny nastrojom, niektóre organizacje podejmowały nawet uchwały w tej sprawie. Zamiary były jak najlepsze, ale — jak dotychczas skończyło się tylko na uchwałach i deklaracjach.

Aż wreszcie zła passa zapowiedzi została przerwana. Bo oto niedawno, przy Prezydium Zarządu Głównego LPŻ w porozumieniu z PTA powołano do życia Klub Techniki Rakietowej i Astronautyki.

Klub ten, który stawia sobie przede wszystkim zadania propagandowe i to szczególnie wśród młodzieży, wziął się od razu do pracy.

Jak poinformował na konferencji prasowej dziennikarzy warszawskich w dniu 21 lipca br. przewodniczący tego klubu prof. PĄCZKOWSKI — zarazem prezes PTA, klub rozpoczyna z miejsca szeroko zakrojoną akcję odczytową — i to właśnie tam, gdzie jest ona w tej chwili najbardziej chyba potrzebna: w ośrodkach wczasowych, na obozach harcerskich i w jednostkach wojskowych. LPŻ przydzielił już na ten cel odpowiednie środki i nawet samochód propagandowy, który wyrusza w drogę z prelegentami i odpowiednimi filmami. Objeździ on całe wybrzeże, a potem rejony górskie, podgórskie (przewiduje się, że przejedzie w sumie ok. 6 000 km). Na przeciętną, trwającą ok. 2—2,5 godziny prelekcję złożą się: odczyt, krótki lub średniometrażowy astronautyczny film popularno-naukowy i dyskusja. Prelegentami będą członkowie PTA. Dotychczas, w okresie od 27 czerwca do 11 lipca br., Klub przy współudziale TPPR zorganizował 25 odczytów na terenie województwa warszawskiego m. in. na obozach harcerskich.

Jak zapowiedział prof. Pączkowski KTRiA zorganizuje we wrześniu—październiku br. w Warszawie niezwykle interesujące kurso-konferencje dla ok. 60 instruktorów modelarstwa, aby przygotować w ten sposób pierwszą kadrę dla rozwijania w terenie modelarstwa rakietowego. Obok interesujących odczytów przewiduje się na tym kursie także pokaz prób z rakietami na poligonie.

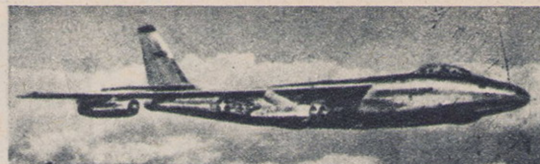
Klub Techniki Rakietowej i Astronautyki współpracuje z różnymi organizacjami masowymi i zamierza także rozwinąć działalność wydawniczą. Jako pierwsza ma się ukazać popularna broszurka pt. „ABC Astronautyki", o objętości ok. 2 arkuszy w nakładzie 10 tys. egzemplarzy. Tego typu popularnych zeszytów przewiduje się w przyszłości więcej.

Zamiarem ZG LPŻ jest, aby — po okrzepnięciu tego Klubu — analogiczne kluby powołać do życia przy Zarządach Wojewódzkich LPŻ. Zwiększy to niewątpliwie propagandę astronautyki wśród szerokich rzesz młodzieży w terenie, gdzie potrzebuje ona wyjątkowej pomocy i opieki w rozwijaniu swych zainteresowań technicznych. I na tym polu życzymy zarządowi nowego Klubu jak największych sukcesów.

Zainteresowanym podajemy adres: **Klub Techniki Rakietowej i Astronautyki przy ZG LPŻ, Warszawa, ul. Chocimska 14, tel.: 41231, w. 24.**

(kon)

Przechwycony



JAK wiadomo — incydent ten wydarzył się w dniu 1 lipca br. Amerykański samolot wojskowy wtargnął w rejonie przylądka Swiatoj Nos w granice Związku Radzieckiego, kierując się w stronę Archangielska. Celem prowokacyjnego lotu bombowca, który wystartował na terenie Anglii, było przemknięcie nad terytorium ZSRR dla uzyskania szpiegowskich wiadomości. Fragment poniższy, przytoczony za tygodnikiem „Ogoniok", mówi o okolicznościach zniszczenia szpiegowskiego samolotu (red.).

Pilot radziecki kpt. W. Poliakow. Foto: „Ogoniok"



★

Alarm! Kapitan Wasilij Poliakow wystartował i szybko nabiera wysokości. Będąc pilotem myśliwskim, wiele już razy wykonywał loty ćwiczebne na przechwycenie „nieprzyjaciela" i zniszczenie go. Tym razem jednak — przeciwnik nie jest fikcyjny. Obcy samolot rzeczywiście przekroczył granice powietrzne państwa. Udaremnić zamiary pirata! — brzmi rozkaz bojowy.

Kapitan jest trochę zdenerwowany — nie ma przecież bojowego doświadczenia. Niepokoją się również jego koledzy pułkowi, szczególnie zaś technik — lejtenant Dienisienko i mechanik Charoszyj. To oni przygotowywali do lotu samolot Poliakowa.

Pilot osiągnąwszy odpowiednią wysokość przechodzi do lotu poziomego, trzymając się dokładnie podanego kursu. Zwiększa prędkość — wróg nie może uciec! Nawigator naprowadzenia, starszy lejtenant Anatolij Kotliarow, pracuje jednak bezbłędnie.

Poliakow wyraźnie widzi już wydłużoną drapieżną sylwetkę samolotu, jego usytuowane w skos do tyłu skrzydła i znaki rozpoznawcze Stanów Zjednoczonych.

Jest to RB-47 — jeden z podstawowych bombowców lotnictwa strategicznego USA. Wyposażony jest on w sześć silników turboodrzutowych, rozporządza prędkością 850—950 km/h i pułapem 14 000 m. Amerykańscy sztabowcy z chełpliwością głoszą, iż jest on „niedościgalny" i „nieuchwytny". Wasilij jednak z łatwością dościga go i podaje sygnał:

„Leć za mną!"

RB-47 usiłuje nadal lecieć tym samym kursem. Jeszcze dwukrotnie radziecki myśliwiec powtarza ten sam sygnał, lecz bez rezultatu.

Aby zatrzymać agresora — pozostaje jedno tylko wyjście. Wasilij Poliakow atakuje obcy samolot i zapala go pierwszą salwą. Z lotniska przyjaciele gratulują mu sukcesu.

Czyn lotnika należycie ocenił rząd radziecki, odznaczając go orderem Czerwonego Sztandaru.

Cały naród radziecki, z oburzeniem osądzając prowokacyjne loty amerykańskich piratów powietrznych, mówi słowami Nikity Chruszczowa: **„Niech panowie prowokatorzy i wykonawcy ich złych zamiarów nie liczą na bezkarność tego rodzaju czynów".**

WASILIJ

Na konferencji prasowej w dniu 12 lipca br. Nikita Chruszczow powiedział:

„Oto i tym razem nasz lotnik Poliakow przechwycił obcy samolot, który wtargnął nad terytorium naszej ojczyzny w złych zamiarach. Dał salwę — i z samolotu nie zostało nic. Pozdrawiamy w nim wielkiego syna, który z honorem stoi na straży granic Związku Radzieckiego".

W dniu uroczystego dekorowania go orderem Czerwonego Sztandaru, lotnik Wasilij Poliakow powiedział jednemu z korespondentów prasy radzieckiej:

„Uczyniłem to, co na moim miejscu zrobiłby każdy lotnik radziecki".

Poliakow mówi o sobie mało. Urodził się w roku 1931 w mieście Jessentuki. Uczęszczając do szkoły średniej — był już członkiem aeroklubu. Potem ukończył wojskową szkołę lotniczą. W służbie awansował kolejno od najniższych funkcji do stanowiska dowódcy przodującego pododdziału. Jest pilotem 2 klasy. Kandyduje do partii.

Dawni koledzy i instruktorzy Poliakowa z aeroklubu w Stawropolu wyrażają się o Wasiliju w słowach pełnych uznania:

„Było to w roku 1948. Poliakow był wtedy uczniem 9 klasy szkoły ogólnokształcącej i równocześnie członkiem naszego aeroklubu. 17-letni, pełen zapału młodzieniec, szybko opanował pilotaż i wkrótce, w roku 1949, jako przodujący pilot skierowany został do wojskowej szkoły lotniczej. Dziś jesteśmy z niego dumni" — powiedział członek kierownictwa aeroklubu w Stawropolu, Bohater Związku Radzieckiego Walentin Kozłow.

Wyrazem zaś uczuć wszystkich młodych pilotów, szkolących się dziś w aeroklubie Stawropolskim, są słowa jednego z nich, wypowiedziane na wiadomość o czynie Poliakowa:

„Każdy z nas gotów jest postąpić tak samo, jak nasz starszy kolega Wasilij".

CIĄG DALSZY ZE STRONY 9

Następnego dnia, mimo wczesnego przybycia na lotnisko, odlot nastąpił i tak dość późno, gdyż poranne mgły całkowicie zasnuły okolicę. Ponieważ pułap chmur był niski, uniemożliwiający lot nad górami, ominęliśmy je od południa.

Przelot nad Francją przypominał całkowicie loty nad Polską. Równina, uprawne pola, wioski, miasteczka w niczym nie odróżniały się specjalnie od krajobrazu w Polsce.

Paliwo uzupełniliśmy w Reims. Było to nasze ostatnie międzylądowanie przed lotem przez kanał La Manche. Zgodnie z przepisami, bardziej zresztą dla uspokojenia własnego „sumienia", nałożyliśmy kamizelki ratunkowe, które wieźliśmy ze sobą przez cały dotychczasowy lot z Polski. Wyglądaliśmy w nich bardzo bojowo, choć nie wiem jak byśmy się czuli w Kanale, brrr.

Poprosiliśmy „Reims Tower" o zezwolenie na start, a trzeba zaznaczyć, że panował tu bardo duży ruch w powietrzu, gdyż odbywały się pełną parą, a właściwie pełną naftą szkolne loty odrzutowców i po otrzymaniu zgody wystartowaliśmy na zdobycie Kanału.

Pogoda była bardzo dobra. Nad Francją ani jednej chmurki, nabraliśmy więc 1 400 m wysokości. W kabinie było bardzo gorąco mimo otwartych wywietrzników, prawdopodobnie na skutek opiętych kamizelek ratunkowych, a może trochę i z wrażenia. W miarę zbliżania się do Kanału horyzont zaczął się coraz bardziej zaciągać mgiełką, a także już nad samym Kanałem pojawiły się cumulusy. Nie wiem co odczuwali Blanchard czy Bleriot przelatując Kanał, ale mieliśmy chyba niemniejsze wrażenie. Przede wszystkim uczucie pustki przed sobą, bowiem brzegu angielskiego nie było widać, a wydawało się, że szafirowe morze zlewa się z takim samym niebem. Pod nami na morzu tylko gdzieniegdzie płynące statki pozostawiające za sobą wyraźne ślady i „Kos" zawieszony w powietrzu; bowiem nic nie wskazywało na to, że lecimy, że posuwamy się do przodu. Po 10 minutach lotu nad Kanałem z prawej strony zaczął się lekko rysować brzeg — charakterystyczne białe skały Dowru.

A więc ziemia!

Zacząłem wołać „Lympne Tower" i z miejsca otrzymałem odpowiedź. Po następnych 10 minutach lądowaliśmy po raz pierwszy jako polska załoga na sportowym samolocie polskiej konstrukcji PZL-102 na ziemi angielskiej. Było to 25 maja 1960 r.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

¹) Na bardzo ruchliwych lotniskach o dużym nasileniu ruchu lotniczego rozróżnia się następujące rodzaje kontroli ruchu lotniczego pracujące na różnych częstotliwościach radiowych:
a. Kontrola obszaru (Control)
b. Kontrola zbliżenia (Approach)
c. Kontrola lotniska (Tower)
d. Kontrola kołowania (Ground Control)
Między innymi Zurich-Kloten jest jednym z takich lotnisk.

²) Firmy zaopatrujące w oleje i paliwo lotnictwo jak i motoryzację: Shell — angielsko-holenderski; BP (British Petroleum) — angielski.

Małe lotnictwo

Z KRAJU

APRL

Na zawody wodnosamolotów w Splicie (Jugosławia), które odbędą się w dniach 14—15 sierpnia wyrusza polska ekipa złożona z trzech modelarzy (gumówki): Kosińskiego, Kowala i Żurada. Kierownikiem ekipy jest Henryk Skrzypczyk.

Na mistrzostwa świata modeli na uwięzi, które odbędą się w dniach 8—12 września na Węgrzech wytypowano ekipę w składzie: L. Nowakowski, S. Kujawa i J. Walicki. Kierownikiem ekipy jest L. Cimoszko, a obserwatorami — pomocnikami: St. Górski i A. Rachwał. Nasi modelarze startować będą wyłącznie w kategorii modeli akrobacyjnych.

PRZEOCZENIE?

Centralna składnica harcerska zakupiła 300 sztuk urządzeń do zdalnego sterowania. Jak się dowiadujemy, APRL zrezygnował z zakupienia tej aparatury (produkcji NRD), gdyż nie odpowiada ona wymaganiom stawianym przez władze łączności, ani też nie nadaje się do modeli latających. Warto zaznaczyć, że również w NRD aparatura ta nie została dopuszczona do eksploatacji. Zakup nastąpił prawdopodobnie na skutek przeoczenia któregoś z ekspertów handlowych. obecnego na ostatnich Targach Lipskich.

BRAWO OPOLE

Aeroklub Opolski we wrześniu ub. r. nawiązał ścisłą współpracę ze Studium Nauczycielskim w Opolu, a celem było szkolenie studentów na instr. modelarstwa kl. III.

Jak wiadomo, dotychczas szkoliło się instruktorów tylko w okresie wakacyjnym na kursach skoszarowanych. Szkolenie studentów przez cały rok szkolny przyniosło obniżkę kosztów i rzecz ważna, dało możność zaznajomienia się uczestników z praktyczną realizacją programu.

Grupa studentów opolskiego Studium liczyła 16 osób, w tym 5 z drugiego roku. Należy zaznaczyć, że prace modelarskie zostały przez dyrekcję Studium zaliczone w poczet przedmiotów obowiązkowych i znalazły się one w indeksie.

Kurs został zakończony 30 maja wystawą. Po tych 10 miesiącach eksperymentów można powiedzieć jasno — to jest sposób, który pozwala przy minimalnych kosztach przeszkolić bardzo dużą ilość nauczycieli w całej Polsce, którzy nie tylko potrafią sami wykonywać modele, ale także prowadzić zajęcia. Nie wszyscy uczestnicy w tym roku otrzymali uprawnienia; przyczyną tego był nawał nauki i innych przedmiotów obowiązkowych, jednak wszyscy otrzymają je w drugim roku studiów. Tak więc już od września kilku nowych instruktorów poprowadzi zajęcia w swych szkołach.

Wystawa zorganizowana w Studium (nie tylko modelarstwa, a ogólna) pokazała wykonane prace studentów oraz cały cykl szkolenia. Zwiedziło ją dużo nauczycieli z różnych szkół — mieli więc możność zapoznać się ze sposobem szkolenia.

Jakkolwiek dyrekcja Opolskiego Studium podeszła do szkolenia z wyjątkowym zrozumieniem — to jednak byłoby wskazane aby do wszystkich studiów w Polsce poszły pisma APRL, uzgodnione z Ministerstwem Oświaty wskazujące na potrzebę takiego szkolenia.

Warto przydzielić wyszkolonym nauczycielom komplet wyposażenia jakie daje APRL dla instruktorów szkolonych systemem skoszarowanym, aby mogli po objęciu posady przystąpić do pracy.

P. W.

ZAWODY W ZIELONEJ GÓRZE

W niezwykle trudnych warunkach startowali w dniu 3 lipca br. modelarze województwa zielonogórskiego na lotnisku Przylep.

Mimo deszczu i porywistego wiatru w zawodach o puchar przechodni Aeroklubu Ziemi Lubuskiej wzięło udział 26 zawodników. A oto wyniki: I miejsce zajęła Modelarnia Szkolna ze Szkoły Specjalnej w Gorzowie, II miejsce Modelarnia Harcerska ze Wschowy, III — Modelarnia ZHP Międzyrzecz, IV — Modelarnia ZHP Gorzów.

Indywidualni zwycięzcy otrzymali nagrody książkowe.

Fed.

NARESZCIE BEZOGONOWCE

Zgodnie z kalendarzem imprez APRL dnia 28 sierpnia br. na lotnisku Aeroklubu Białostockiego odbędą się Międzyklubowe Zawody Modeli Bezogonowych. Zawody zostaną rozegrane w trzech konkurencjach: szybowce klasy A-2, gumówki klasy mistrzowskiej (Wakefield) i modele z napędem silnikowym klasy mistrzowskiej.

W zawodach mają prawo uczestniczyć modelarze, którzy ukończyli pierwszą klasę wyszkolenia. Każdy zawodnik ma prawo startu w dowolnie wybranych konkurencjach (nawet w trzech jednocześnie). Aerokluby regionalne mogą wystawić nieograniczoną ilość zawodników. W punktacji zespołowej będą brane pod uwagę ekipy liczące minimum dwóch zawodników. Poza ekipami Aeroklubów dopuszcza się do startu modelarzy indywidualnych.

W każdej kategorii dla trzech najlepszych zawodników zostaną przyznane wartościowe nagrody przedmiotowe. Ponadto zwycięzcy w poszczególnych kategoriach otrzymają na stałe puchary. Zwycięska ekipa otrzyma puchar przechodni KW ZMS — Białystok.

Wszyscy zawodnicy mają zagwarantowane bezpłatne całodzienne wyżywienie oraz dwa noclegi. Kosztów podróży Aeroklub Białostocki nie pokrywa.

Zgłoszenia należy przesyłać do dnia 16 sierpnia na adres: Aeroklub Białostocki, Białystok, Lotnisko Krywlany.

LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

GDAŃSKIE LOTNICTWO W PRZYGOTOWANIACH WOJENNYCH HITLEROWCÓW

WOLNE miasto Gdańsk — bezpośrednia przyczyna wybuchu II wojny światowej — odgrywało zawsze w przygotowaniach wojennych hitlerowców specjalną rolę. Niezależnie od zakrojonej na szeroką skalę akcji politycznej III Rzeszy, od 1930 r. opracowywane były w dowództwie Reichswehry plany zbrojnego puczu w Wolnym Mieście. Dla tego celu przygotowywano w Gdańsku silne oddziały Schutzpolizei (która w 1933 roku zadeklarowała jako całość, wstąpienie do NSDAP), finansowaną przez Reichswehrę kilkutysięczną tzw. Landespolizei, uzbrojoną m. in. w działa przeciwlotnicze oraz zmilitaryzowane bojówki SS i 6 brygadę SA, liczące razem ok. 10 tys. ludzi.

Duże znaczenie w tych agresywnych poczynaniach zhitleryzowanego Gdańska przypadło miejscowemu niemieckiemu lotnictwu sportowemu [1]). Zorganizowane ono było we Fliegerlandesgruppe XVI des Deutschen Luftsportverbandes. Wraz z sekcją studencką — „Akademische Fliegergruppe", dysponowało ono w 1935 r. 21 samolotami i kilku szybowcami. Wyszkolonych pilotów było w 1934 r. w Gdańsku 400, a Fliegerlandesgruppe prowadziła nadal intensywne szkolenie zespołowe. Kursy lotnicze i treningi prowadzono ściśle według wzorów wojskowych. Wszyscy uczestnicy skoszarowani byli na lotnisku. Szkolenie pilotów było bezpłatne, a akcja werbunkowa na kursy lotnicze, prowadzona przy wydatnym poparciu wszechwładnych władz miejscowej NSDAP, obejmowało młodych Gdańszczan w wieku 18—23 lat. Na samolotach sportowych szkolili się również żołnierze Landespolizei, a na lotnisku przeprowadzała gdańska policja ćwiczenia z zakresu obrony przeciwlotniczej.

Po zlikwidowaniu Deutsches Luftsportverband w październiku 1935 r., jego zadania w Rzeszy przejął Nationalsozialstisches Fliegerkorps. W Gdańsku powstał Standarte 4 NSFK, który podlegał bezpośrednio niemieckiej 1 Grupie NSFK (Ostmark) w Królewcu. W tym okresie gdańskie lotnictwo stale powiększało się. Jak wynika z meldunków Komendanta Straży Granicznej w Gdańsku i Ekspozytury Inspektoratu Ceł, w końcu 1935 r. otrzymało ono z Niemiec 5 samolotów szkolnych i treningowych najnowszego typu, a w 1937 sprowadzono z Królewca jeszcze jedną maszynę dla klubu „Akaflieg".

NSFK prowadził wśród ludności Gdańska intensywną akcję propagandową. Urządzano różne imprezy lotnicze, popisy samolotowe, wystawy. oraz czysto militarne demonstracje, jak np. próbne alarmy, pokazy ćwiczeń przeciwlotniczych, a nawet pokazy zrzucania bomb na makiety zabudowań. W 1938 r. rozpoczęto na lotnisku we Wrzeszczu przygotowania do zainstalowania dział przeciwlotniczych: budowano betonowe stanowiska dla baterii oraz baraki dla 300—500 żołnierzy.

Samoloty gdańskiej jednostki lotniczej odgrywały poważną rolę w przemycie broni, amunicji i wyposażenia wojskowego dla bojówek hitlerowskich w Wolnym Mieście. (W związku z przepisami prawnymi, zabraniającymi militaryzacji Gdańska, dostawa sprzętu bojowego mogła się odbywać tylko drogą nielegalną. Obowiązujące na terenie Gdańska, analogiczne jak w innych państwach ograniczenia, zabraniały zresztą również przewozu samolotami broni palnej, materiałów wybuchowych, gazów trujących oraz gołębi pocztowych).

Przemyt z Rzeszy, uprawiany początkowo na małą skalę, został później rozwinięty w olbrzymim zakresie. Do tych celów świetnie nadawały się samoloty sportowe, które podczas lotów ćwiczebnych łatwo mogły lądować na terenie Prus Wschodnich. Zabierały one stamtąd ładunek i wracały na lotnisko. Ponieważ nie podlegały rewizji celnej, spokojnie wyładowywały przywieziony sprzęt. Jeżeli wieziono ważniejszy ładunek, lądowano w momencie przylotu samolotu pasażerskiego, kiedy celnicy zajęci byli odprawą pasażerów. Wyposażenie to składano w magazynach niemieckich firm, budynkach administracyjnych, hangarach, budkach wartowniczych, a nawet salach wykładowych i mieszkaniach prywatnych. Oprócz broni, mundurów i amunicji, samolotami przemycano także aparaturę radiotechniczną, spadochrony, części zamienne do samolotów i silników oraz sprzęt do celów szkoleniowych.

Przez Gdańsk szła również znaczna część przemytu broni i zaopatrzenia dla niemieckiej „Piątej kolumny" w Polsce, której członkowie tak dali się we znaki naszym żołnierzom we wrześniu 1939 r. Według relacji adwokata Weise, b. przywódcy stronnictwa Deutsch-Nationale, miano mu w 1936 r. oświadczyć, w Niemieckim Ministerstwie Wojny, że znaczne dostawy są z Gdańska kierowane na Pomorze i w Poznańskie dla tamtejszej ludności niemieckiej.

W ostatniej fazie przygotowań, latem 1939 r. pojawiły się jawnie na lotnisku we Wrzeszczu samoloty Luftwaffe, które brały następnie udział w bombardowaniu Westerplatte, Helu i Gdyni.

Opr. **R. S.**

[1]) W Gdańsku istniał także polski Aeroklub Gdański, zorganizowany z inicjatywy studentów Politechniki Gdańskiej.

POLSKI RUCH OPORU CONTRA „LUFTWAFFE"

DO ogólnego bilansu strat, jakie poniosła „Luftwaffe" w wojnie z Polską, należy doliczyć jeszcze 28 samolotów, zniszczonych przez polski ruch oporu.

W okresie od 1 stycznia 1941 r. do 30 czerwca 1944 r., wskutek akcji sabotażowej uległo zniszczeniu 28 niemieckich samolotów różnych typów, wraz z częścią załóg. Ponadto w fabrykach przemysłu lotniczego, pracujących na potrzeby „Luftwaffe" wykonano wadliwie 107 radiostacji lotniczych oraz 4 710 części silników samolotowych.

Większość tych samolotów — 18, zniszczono przez użycie tzw. bomby altymetrycznej, której zapalnik działał na zasadzie różnicy ciśnień. Po długich badaniach i wielu eksperymentach skonstruowano mianowicie w laboratorium AK bombę w kształcie niewielkiego, mocno wydłużonego cylindra, który niczym nie zwracał na siebie uwagi. Umieszczona pod ogonem samolotu, wybuchała wskutek zmiany ciśnienia atmosferycznego, gdy samolot osiągnął pewną wysokość.

Mimo niewielkich rozmiarów, nieznaczne nawet uszkodzenie tak czułych urządzeń jak lotki i mechanizmy sterowe, prowadziło w praktyce do katastrofy samolotu. Niestety, po pewnym czasie Niemcy wprowadzili tak ostrą kontrolę personelu naziemnego lotnisk, że stosowanie tych bomb stało się niemożliwe.

Szub.

TAJEMNICA SPRZED 23 LAT

W Stanach Zjednoczonych dość dużą sensację wywołała sprawa wyłowienia u wybrzeży wyspy Saipan na Oceanie Spokojnym szczątków starego samolotu amerykańskiego. Uważa się powszechnie, że był to samolot, na którym w 1937 roku wyruszyli w podróż dookoła świata amerykańska pilotka Amelia Earhart i nawigator Fred Woonan. W drodze z Nowej Gwinei na wyspę Howland samolot zaginął bez wieści. Przez dłuższy czas utrzymywała się pogłoska, że samolot zboczywszy z kursu musiał przymusowo lądować na wyspie Saipan, gdzie Japończycy w przewidywaniu rychłej wojny budowali wówczas fortyfikacje, zmieniając wyspę w potężną bazę morską. W obawie przed przeniknięciem na zewnątrz tajemnic wojskowych Japończycy mieli podobno stracić Amelię Earhart i jej towarzysza. Wkrótce potem wybuchła wojna i cała sprawa utonęła w mrokach niepamięci, ażeby odżyć dopiero teraz.

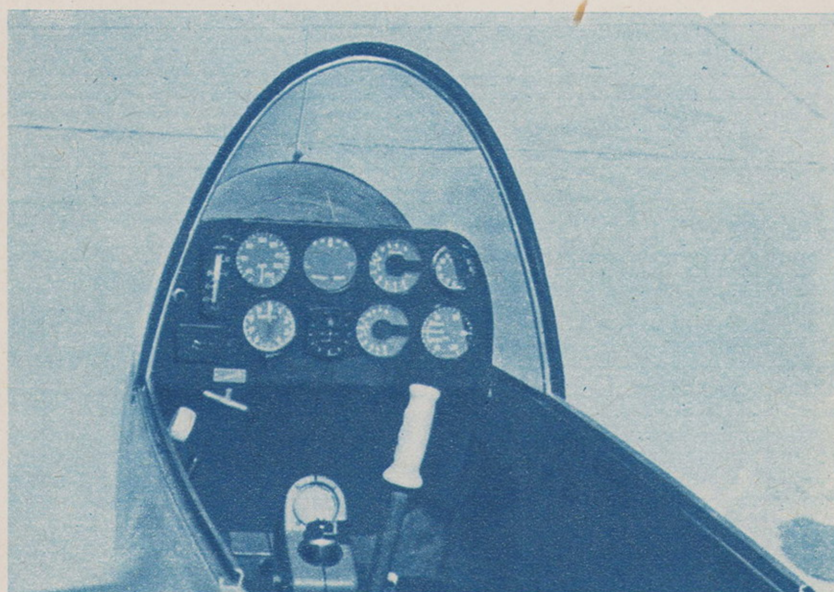
Dość dużo rozgłosu nadała tej historii radiostacja „Columbia Broadcasting System", której współpracownicy brali czynny udział w zidentyfikowaniu wyłowionych szczątków samolotu. Opinie wokół całej sprawy są dość różnorodne. Ostatnio sensację wywołało oświadczenie jednego z wykładowców wojskowej akademii lotniczej w Colorado kapitana Paul Brianda, który stwierdził, że istnieją fotografie dowodzące ponad wszelką wątpliwość, iż dwoje amerykańskich lotników rzeczywiście poniosło śmierć na wyspie Saipan.

Fotografie te, wraz z zaprzysiężonymi zeznaniami 72 naocznych świadków egzekucji zostały przedstawione odpowiednim władzom do zbadania. Wszystkie te dowody zebrał jeden z oficerów amerykańskich oddziałów lotniczych stacjonujących na Okinawie; może on podobno podać szczegóły dotyczące miejsca, gdzie zostali pochowani Earhart i Woonan.

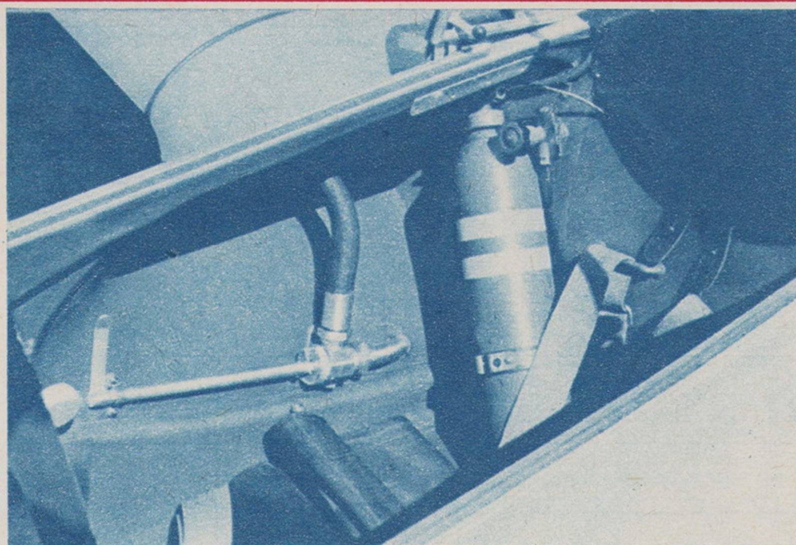
Rodzina „Jaskółek”

NAJSŁYNNIEJSZY SZYBOWIEC POLSKI LUDOWEJ

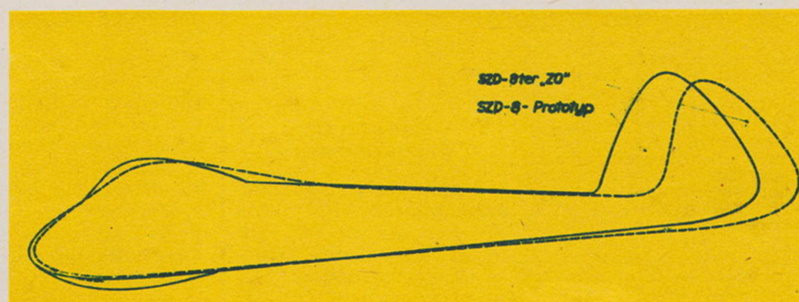
ANDRZEJ BŁASIK (4)



Wnętrze kabiny pilota w szybowcu SZD-8 bis „Jaskółka-Z”



Fragment instalacji wodnej w szybowcu SZD-8 bis „Jaskółka-Z” w widoku od strony kabiny



Ewolucja kształtu kadłuba „Jaskółki”

Ciąg dalszy z numerów 31 i 32; dokończenie w następnym numerze

Pilotażowo szybowiec okazał się przyjemny, posiadał tylko „ostry” przebieg przeciągnięcia, zwalając się bardzo łatwo w korkociąg. Zbudowany w ilości kilku sztuk nie brał udziału w Mistrzostwach Świata, gdyż jego obciążenie powierzchni nie dawało pilotom szansy w przypadku słabych warunków.

Na tym kończy się historia rozwoju konstrukcyjnego szybowca „Jaskółka”. Należy jeszcze przypomnieć, że był on eksportowany do ZSRR, Chin Ludowych, NRD, Belgii, Szwajcarii, Danii, Anglii, Rumunii i Finlandii. Wielokrotnie demonstrowano go na różnych pokazach, między innymi w Indiach przed premierem Nehru. Ma on na swoim koncie szereg rekordów krajowych i międzynarodowych, które zamieszczam:

— przelot docelowo-powrotny — 341,9 km — P. Majewska — rekord świata

— trójkąt 300 km — 50,2 km/h — L. Bajewska (1)

— trójkąt 200 km — 67 km/h — M. Czmiel-Paszycowa — rekord świata

— docel-powrót 536 km — L. Misiek — rekord świata

— trójkąt 100 km — 80,5 km/h — D. Zachara — rekord świata

— docel 565 km

— P. Majewska — rekord świata

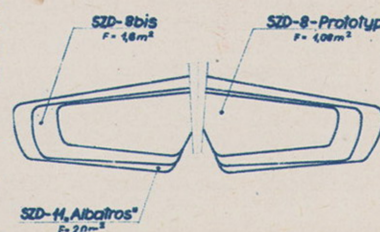
(1) — lot P. Majewskiej lepszy od rekordu świata nie przewyższa jednak poprzedniego rekordu o minimum wymagane do zatwierdzenia.

Trzeba jeszcze wspomnieć o tych wszystkich, którzy swoją pracą sprawili, iż „Jaskółki” przez wiele lat były i są dobrą reklamą polskiego szybownictwa poza granicami kraju, dzięki którym piloci nasi mogli uzyskać tyle sukcesów.

Mgr inż. Tadeusz Kostia był projektantem pierwszego egzemplarza — prototypu, dalsze wersje tworzyli: inż. inż. R. Zatwarnicki, J. Sandauer, A. Skarbiński, J. Dyrek, W. Okarmus, S. Wielgus. Trzeba też wspomnieć o pilotach oblatywaczach, z których najbardziej zasłużonym dla „Jaskółki” jest pilot-oblatywacz pierwszej klasy Adam Zientek oraz: A. Dziurzyński, S. Wielgus, S. Skrzydlewski, A. Abłamowicz, L. Bojanowski i S. Makaruk.

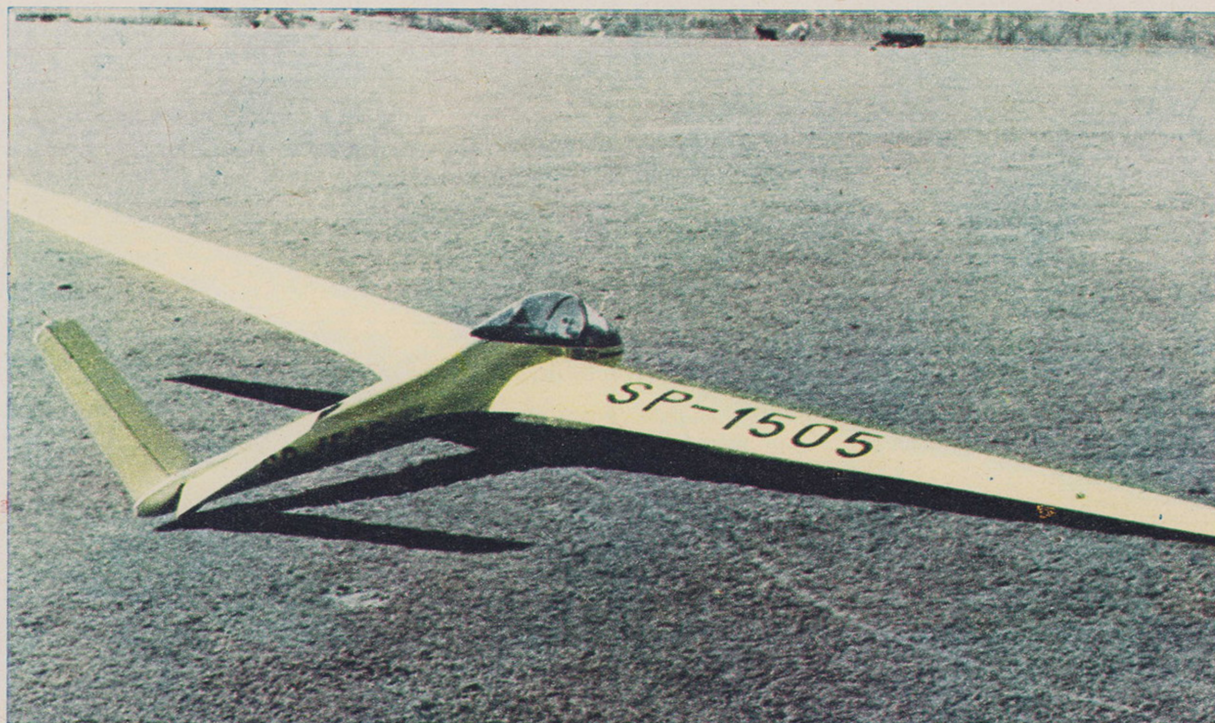
Wiele pracy i energii poświęcił projektowaniu, konstruowaniu budowie na warsztacie, od prototypu począwszy, a na ostatniej seryjnej „Jaskółce” skończywszy, jeden z założycieli Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego mgr inż. Władysław Nowakowski.

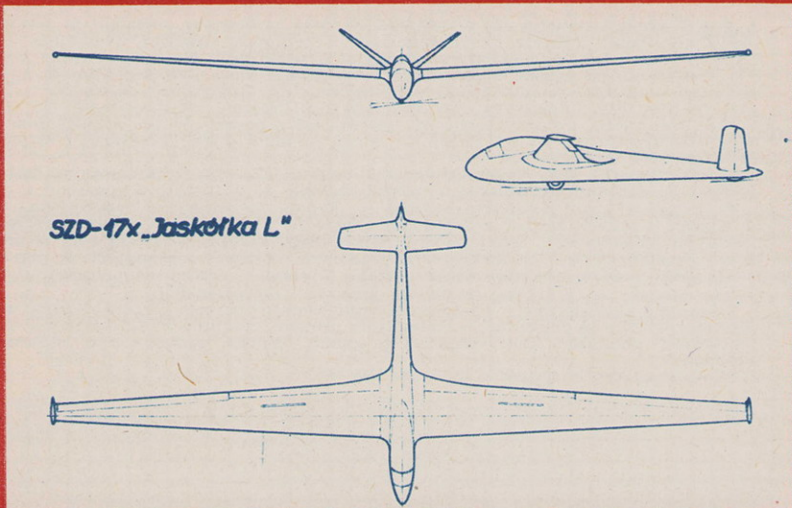
Nie sposób zresztą tutaj wyliczyć wszystkich robotników, techników inżynierów, którzy przyczynili się do tego, aby „Jaskółka” stała się **„szybowcem, który naprawdę dał się lubić”.**

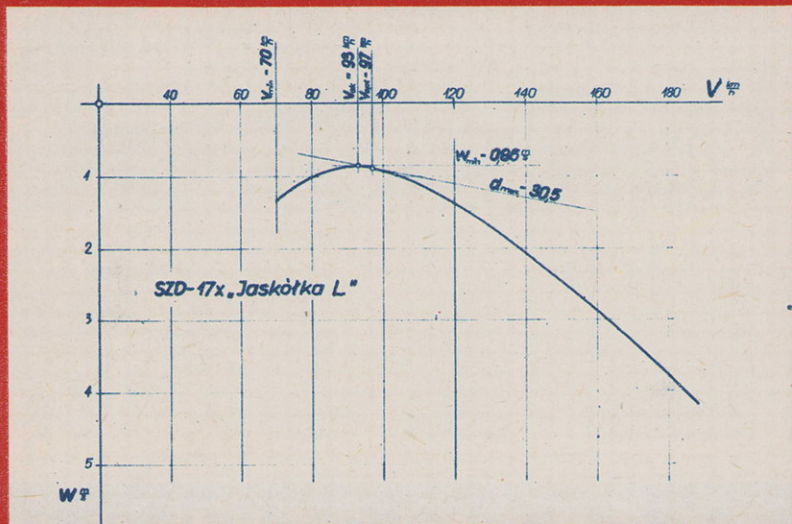


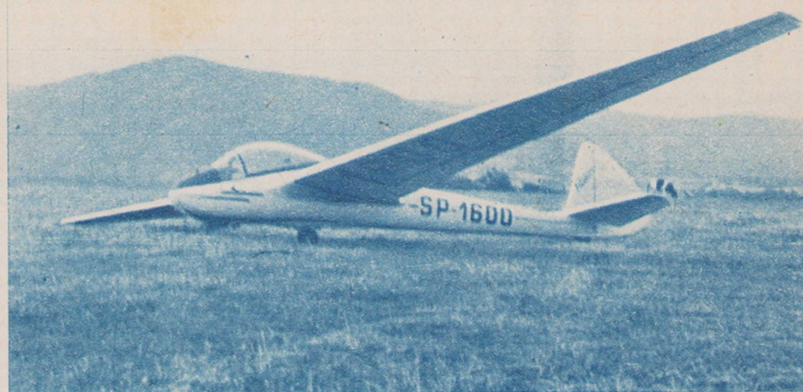
Porównanie usterzeń wysokości

Wysokowyczynowy szybowiec doświadczalny SZD-17X „Jaskółka-L”





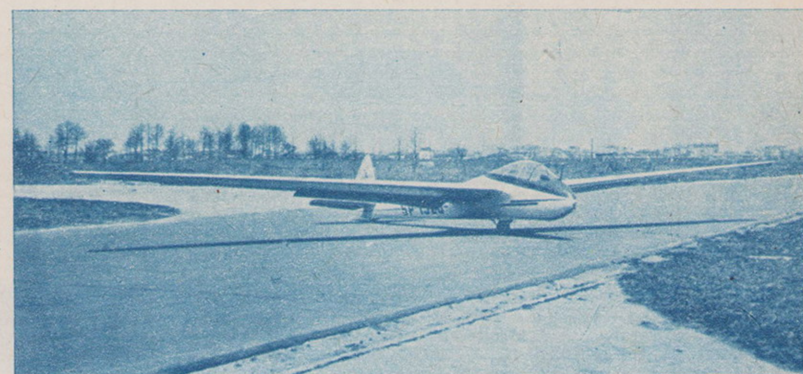




Szybowiec SZD-11 „Albatros"

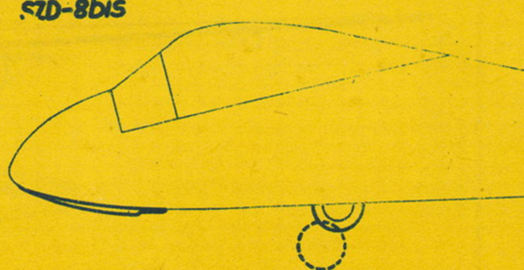


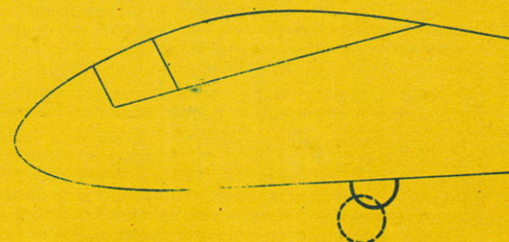
Szybowiec SZD-11-2 „Albatros-Super"



Szybowiec SZD-8 bis „Jaskółka-Z"



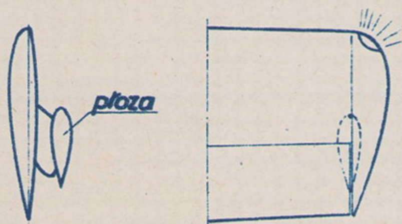




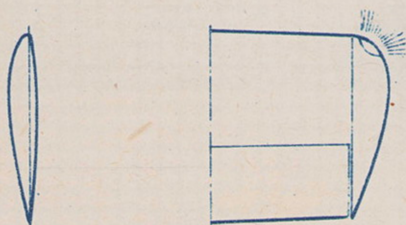
Zmiany obrysu przedniej części kadłuba oraz zanikanie płozy w poszczególnych wersjach „Jaskółek"

Rozwój zakończeń skrzydeł

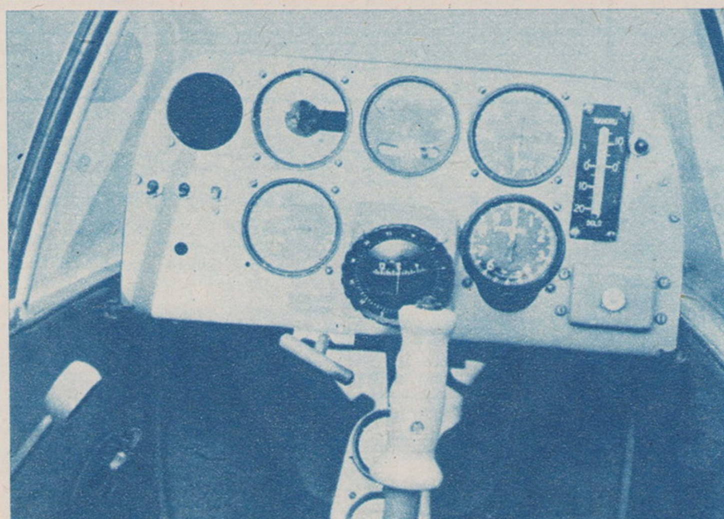
SZD-8 - Prototyp



SZD-8bis

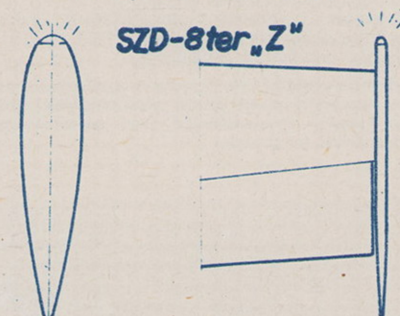


Kabina pilota w szybowcu SZD-17X „Jaskółka-L"

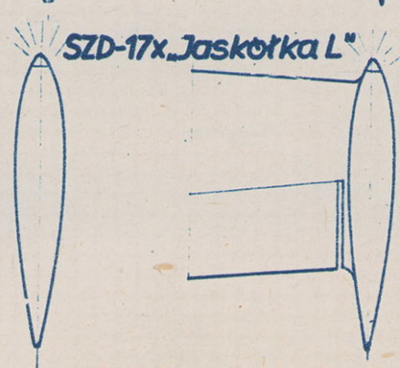


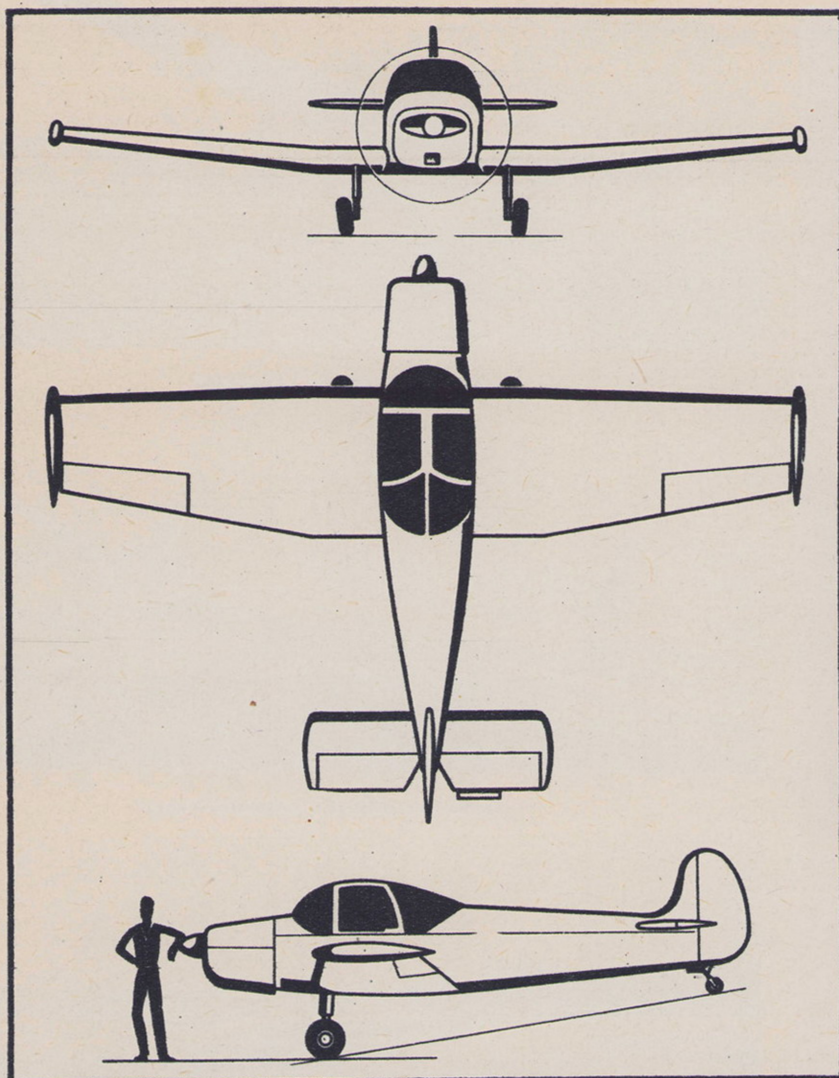
Rozwój zakończeń skrzydeł

SZD-8ter „Z"



SZD-17x „Jaskółka L"





DFL-6 „SAPHIR” ● FRANCJA

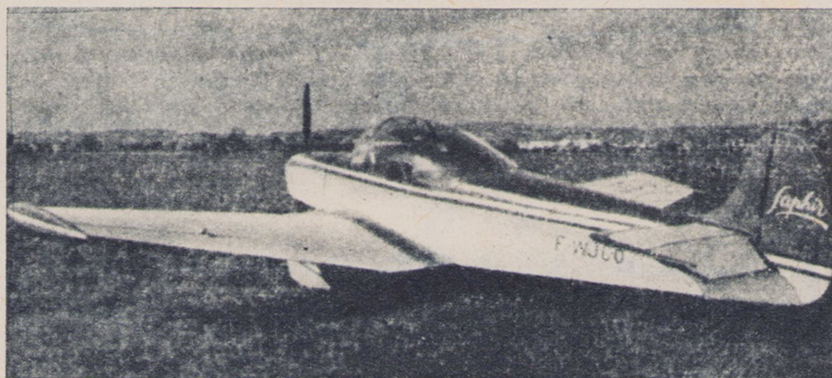
WE Francji rozwija się amatorska budowa płatowców. Niemal w każdym aeroklubie istnieje grupa budująca w wolnych chwilach samoloty Jodel różnych typów, niekiedy z własnymi przeróbkami. Nieraz amatorzy porywają się na własne konstrukcje. Przykładem może być Aeroklub w Agen, gdzie po budowie szeregu Jodeli przystąpiono do opracowania samolotu własnej konstrukcji. Inicjatorem budowy był szef pilotów aeroklubowych M. Damoure i M. Fabre. Pomocy fachowej udzielił inż. Lacreix. W ten sposób powstał samolot turystyczny DEL-6 „Saphir”. Nowy samolot został oblatany pomyślnie 21 marca 1960 r.

DEL-6 „Saphir” jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem, konstrukcji drewnianej i przeznaczonym do turystyki i sportu.

Płat konstrukcji jednodźwigarowej o obrysie prostokątno-trapezowym ma w widoku z przodu kształt rozchylonej litery „U”. Skrzydła zakończone są estetycznymi wrzecionami. Lotki zwykłe. Brak klap. Kadłub kryty sklejką o przekroju prostokątnym z zaokrąglonym grzbietem. Kabina wyposażona w miejsca obok siebie i zdwojone sterownice. Osłona z plexi o dobrej widoczności. Część osłony otwiera się z każdej strony do przodu — do wsiadania.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie wysokości o obrysie prostokątnym, ster dzielony. Podwozie klasyczne i stałe. Koła główne osłonięte owiewkami, na wolnonośnych goleniach amortyzowanych gumą. Kółko ogonowe na stalowym resorze.

Silnik Continental 90-14-F o mocy 90 KM (JS)



DANE TECHNICZNE:

Wymiary:				Osiągi:			
Rozpiętość	—	8,26	m				
Długość	—	6,19	m	Prędkość max.	—	215	km/h
Powierzchnia	—	12,0	m^2	Prędkość przelot.	—	190	km/h
Wydłużenie	—	5,68		Prędkość lądowania	—	70	km/h
Ciężary:				Prędkość wznosz.	—	5	m/sek
Ciężar własny				Czas wznoszenia			
(bez radia)	—	340	kG	na 1 000 m	—	3 min 25	sek
Ciężar w locie	—	578	kG	Zasięg	—	1 100	km
Obciążenie pow.	—	48,2	kG/m^2	Rozbieg	—	145	m
Obciążenie mocy	—	6,4	kG/KM	Dobieg	—	160	m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SCHLEICHER KA-6 „RHÖNSEGLER” ● NRF

W czasie Mistrzostw Świata 1958 r. odbył się w Lesznie konkurs Ostiv na najlepszy szybowiec w klasie standard. Zwycięzcą konkursu został szybowiec konstrukcji i produkcji warsztatów szybowcowych Schleicher Ka-6 (drugie miejsce zajęła „Mucha-Standard”). Wywołało to oczywiście silny wzrost zainteresowania tym szybowcem. W tegorocznych Mistrzostwach Świata na szybowcach Ka-6 (w różnych wersjach) startowało aż 16 pilotów. Szybowiec Ka-6 odznacza się dobrymi osiągnięciami oraz prostotą budowy i obsługi (szybki montaż). Ka-6 jest wolnonośnym górnopłatem o dość klasycznych liniach.

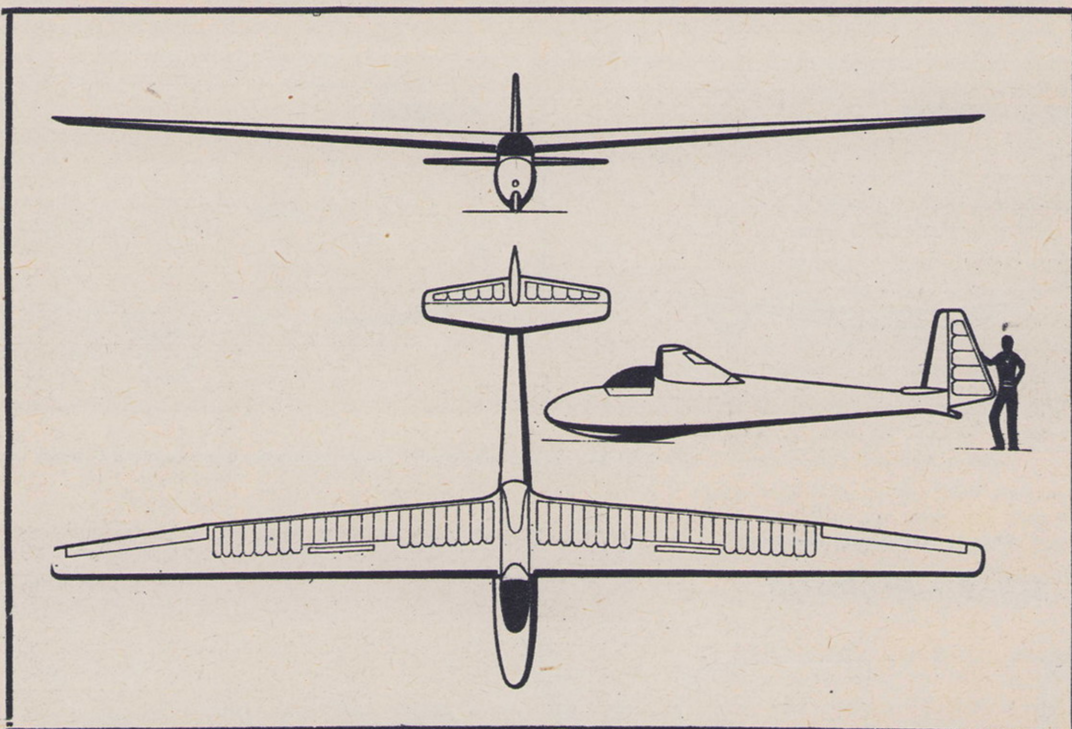
Skrzydła o obrysie trapezowym. Krawędzie natarcia tworzą w widoku z góry linię prostą. Krawędzie spływu lekko załamane w okolicy lotek. Profil laminarny z serii NACA 63 000. Konstrukcja jednodźwigarowa z kesonem noskowym ze sklejki. Żebra rozstawione gęsto dla utrzymania profilu. Tylna część skrzydeł kryta płótnem. Hamulce aerodynamiczne płytowe typu Schemp-Hirth.

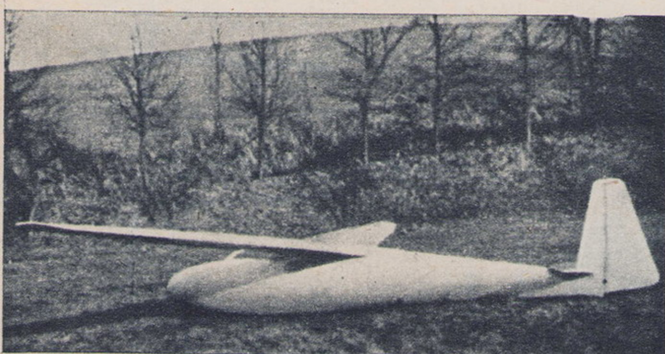
Kadłub o przekroju owalnym, konstrukcji skorupowej z pokryciem sklejkowym. Przód kadłuba specjalnie wzmocniony dla zwiększenia bezpieczeństwa pilota. Kabina umieszczona pod płatem jest osłonięta jednolitą owiewką z plexi.

Usterzenie wolnonośne o obrysach trapezowych. Usterzenie wysokości wysunięte nieco w przód w stosunku do usterzenia kierunku.

Podwozie składa się z płozy przedniej oprofilowanej i amortyzowanej gumą oraz stalowej (resorowej) płozy tylnej. Przewidziane jest zastosowanie kółek odrzucanych po starcie.

(JS)





DANE TECHNICZNE

Wymiary:				Osiągi:			
Rozpiętość	—	14,40	m				
Długość	—	6,68	m	Doskonałość max.	—	30,6	
Powierzchnia nośna	—	12,17	m^2	— przy prędkości	—	80	km/h
				Min. prędkość opad.	—	0,65	m/sek
Ciężary:				— przy prędkości	—	67	km/h
Ciężar własny	—	180	kG	Prędkość opadania	—	1,04	m/sek
Ciężar użyteczny				— przy prędkości	—	100	km/h
(max.)	—	120	kG	Prędkość max.	—	200	km/h
Ciężar całk. (max.)	—	300	kG	Prędkość max.			
Obciążenie pow.				na holu	—	140	km/h
(przy cięż. 265 kG)	—	21,8	kG/m^2	Prędkość min.		58	km/h

SAMOLOT TORPEDOWY RWD-22

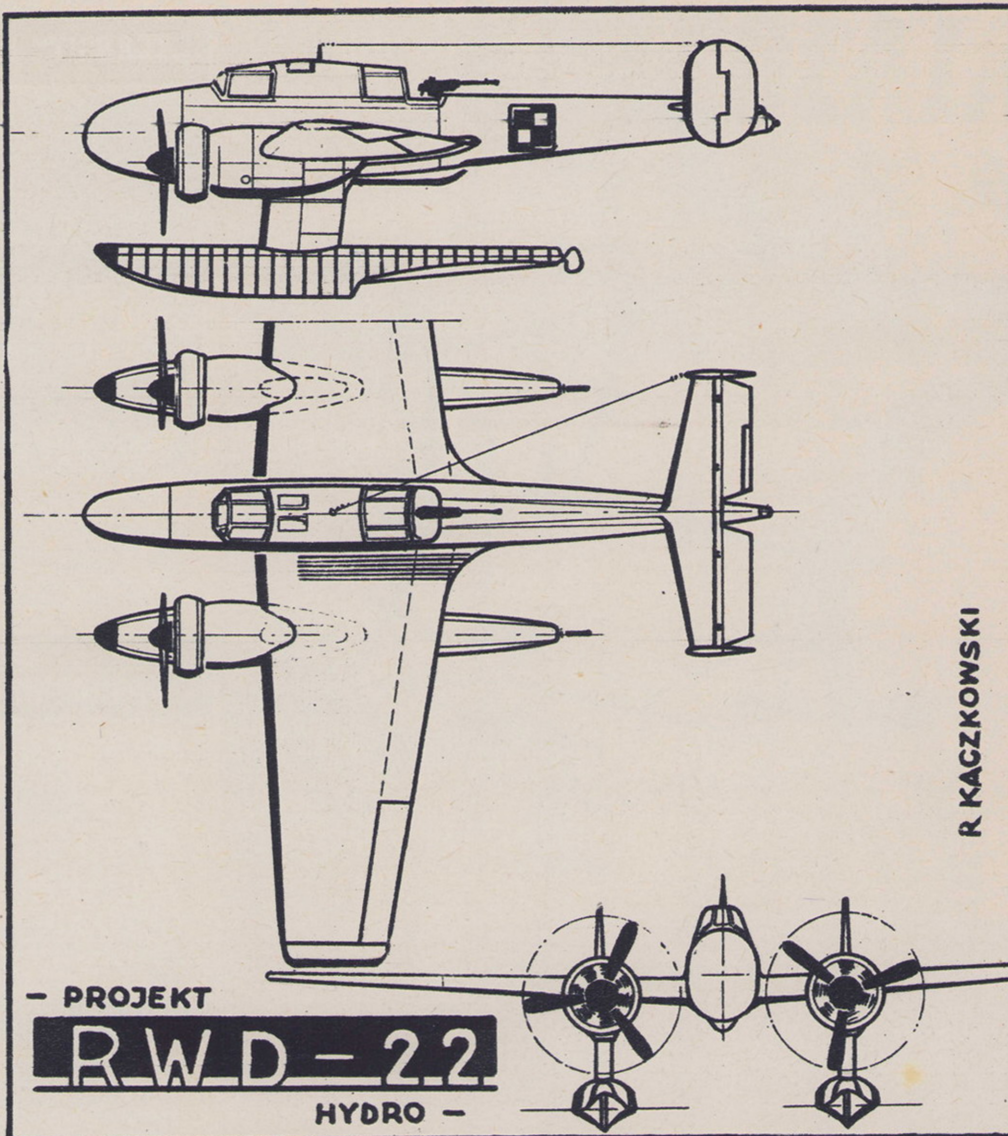
WIOSNĄ 1939 r. na zlecenie Dowództwa Marynarki Wojennej przystąpiono w RWD do opracowania wstępnego projektu samolotu torpedowego, który w ramach rozbudowy lotnictwa morskiego miał podnieść stan techniczny eskadr. Program rozbudowy przewidywał wycofanie ze służby przestarzałych Lublin R-VIII i wprowadzenie na uzbrojenie pływakowych samolotów torpedowych średniego zasięgu produkcji krajowej i dalekiego zasięgu zakupionych za granicą (włoskie CANT).

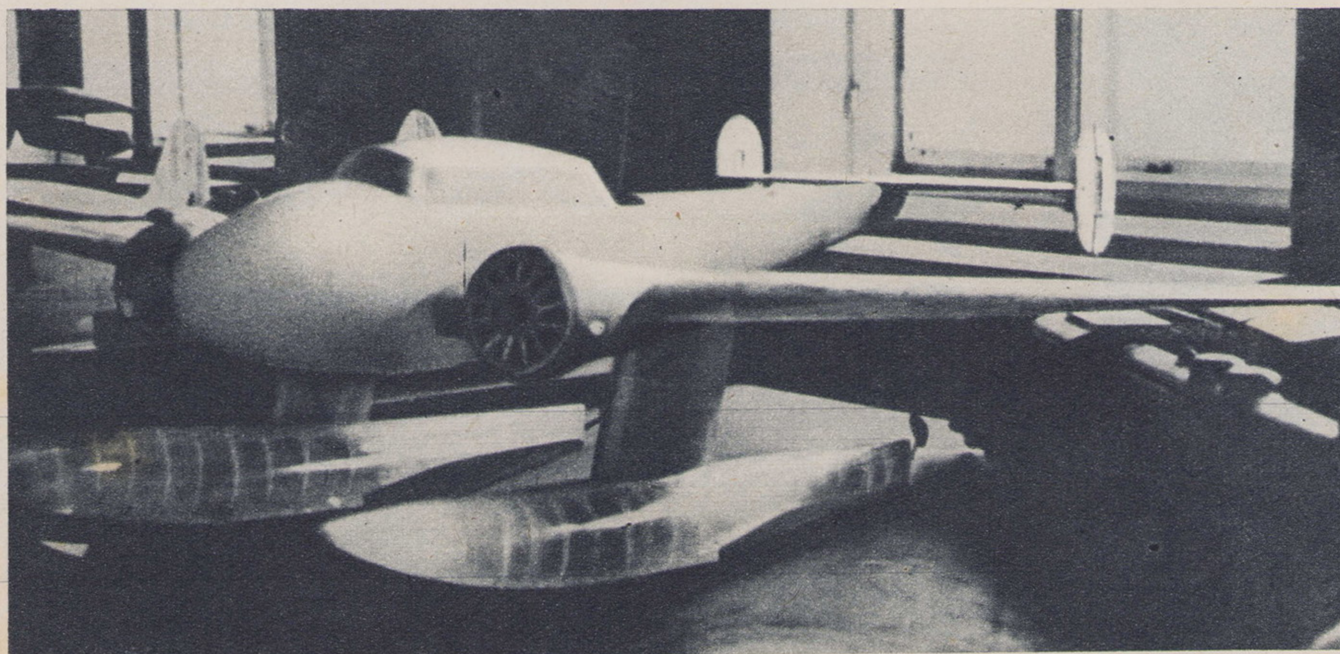
W sierpniu 1939 r. po przeprowadzeniu wstępnego studium konstrukcyjnego w RWD, wykonano model tunelowy w Instytucie Aerodynamicznym i rozpoczęto dmuchania. Działania wojenne nie pozwoliły już kontynuować dalszych prac nad tym projektem. RWD-22 miał być pływakowym, dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem, przeznaczonym do ataków torpedowych i ochrony wybrzeża. Kadłub konstrukcji kratownicowej mieścić miał dwuosobową kabinę pilota i tylnego strzelca, krytą plexi. W dolnej części kadłuba w specjalnej komorze samolot zabierać miał torpedę lotniczą lub bomby głębinowe. Dla polepszenia sterowności i zwiększenia pola ostrzału do tyłu samolot posiadał podwójne usterzenie kierunku. Samolot RWD-22 wyposażony miał być w dwa wielogrodziowe metalowe pływaki podwieszone na stalowych wspornikach o kroplowym przekroju, które stanowiły integralne zbiorniki paliwa. Zespół napędowy stanowić miały dwa gwiazdowe silniki „Mars" o mocy 720 KM każdy, budowane z licencji francuskiej w PZL „Skoda" oraz trójłopatowe metalowe śmigła przestawialne (prawdopodobnie firmy Ratier). Silniki osłonięto pierścieniami Townenda. Bliższe dane liczbowe i konstrukcyjne nie są znane z powodu całkowitego zniszczenia wszelkiej dokumentacji.

Niniejszy materiał uzyskano dzięki uprzejmości prof. L. Dulęby i inż. B. Żurakowskiego, którzy do 1939 r. byli konstruktorami w RWD. Ocalałe zdjęcie modelu tunelowego samolotu RWD-22 pozwoliło odtworzyć orientacyjną sylwetkę tej ciekawej, lecz nie zrealizowanej konstrukcji.

Jest to pierwsza publikacja o tej maszynie.

RYSZARD KACZKOWSKI





Model tunelowy samolotu RWD-22 FOTO: Z. JÓŹWIAK

W następnych numerach „Skrzydlatej" przeczytacie:

- O Muzeum Komunikacji w Lucernie
- „Kos" na Wyspach Brytyjskich
- Reportaż z obozu Lotniczego Przysposobienia Wojskowego
- O kongresie OSTIV w Kolonii



WYDAJĄ WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

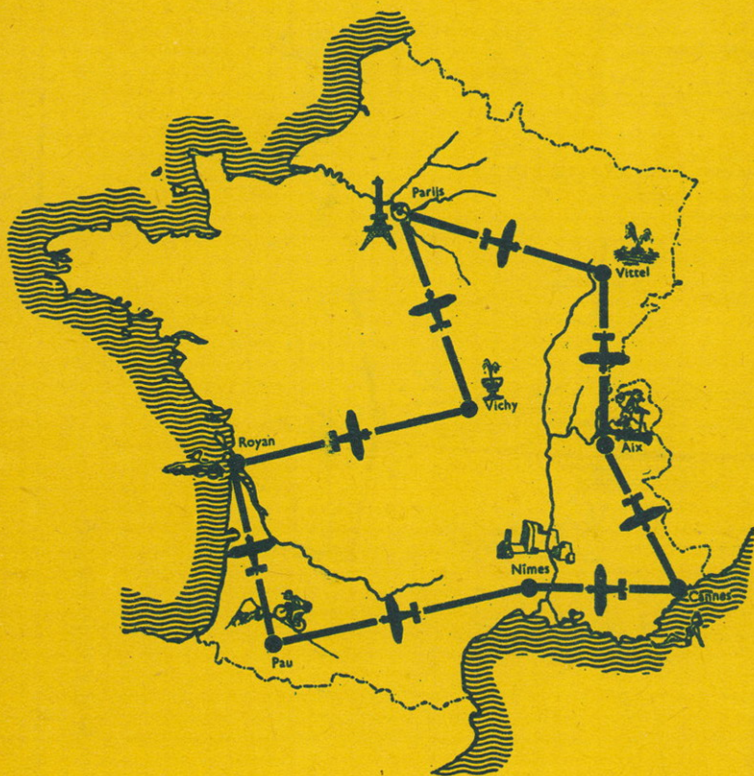
„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Redaktor Naczelny — 4-24-10.

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia spoza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 4.VIII.1960 R. Zam. 5024/C C-57

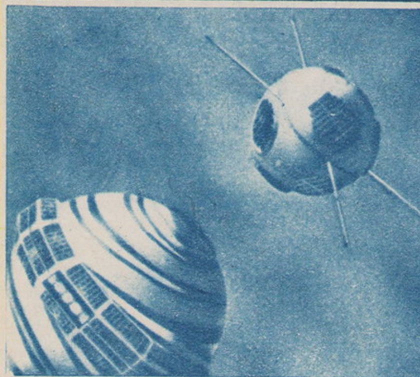
RAKIETĄ PO ŚWIECIE



POWIETRZNY „TOUR DE FRANCE"

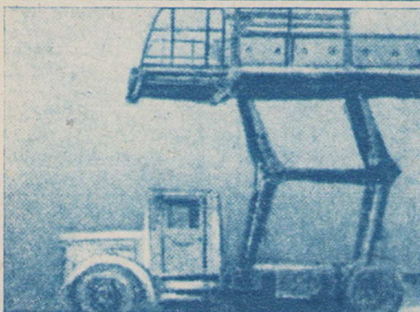
Załączona mapka ilustruje trasę wielkiego międzynarodowego lotu okrężnego dookoła Francji, jaki się niedawno odbył pod egidą Aeroklubu Francji. Lot ten nosił potoczną nazwę „Powietrznego Tour de France".

„TRANSIT" i „PIGGY BACK"



Tak wyglądają dwa sztuczne satelity, wyniesione na orbitę okołoziemską 22.VI br. przez dwustopniową rakietę „Thor-Able" w USA. Jeden satelita „Transit II A" waży 101 kG, drugi — „Piggy Back" — 19 kG (na zdjęciu — z prawej z antenami).

NOWY PODNOŚNIK RADZIECKI

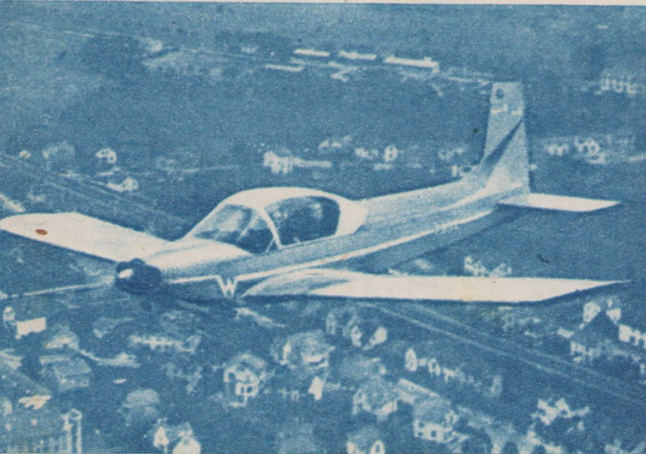


Na radzieckich lotniskach komunikacyjnych weszły do eksploatacji nowe typy urządzeń do obsługi samolotów. Na zdjęciu: podnośnik bagażowy APK-4x4,2, skonstruowany na bazie samochodu ciężarowego ZIŁ-164. Pierwsza czwórka oznacza, że podnośnik dźwiga 4 tony, zaś liczba 4,2 — wysokość na jaką (w metrach) może być ładunek podniesiony.

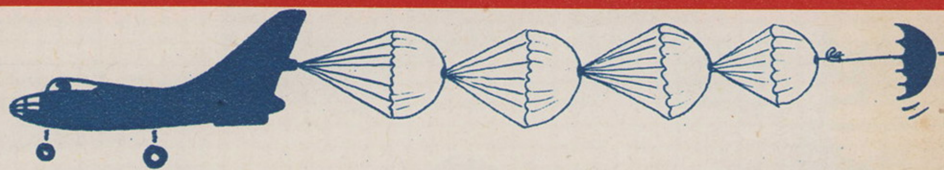
SPOD WODY

Oto jedno z pierwszych zdjęć, ukazujących start spod wody rakiety eksperymentalnej. Próby takie przeprowadzane są w Point Mugu (Kalifornia) i noszą ogólną nazwę Project Hydra.

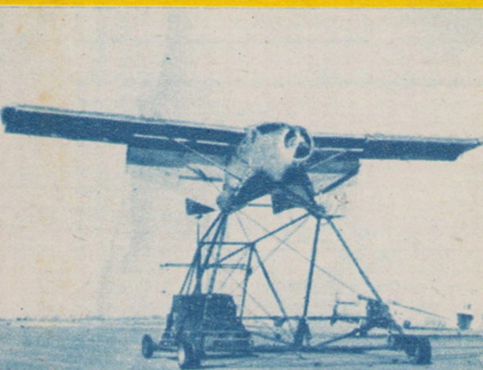
NOWY SAMOLOT FRANCUSKI



WASSMER-WA-40 Super-IV nazywa się nowy samolot francuski. Jest to czteromiejscowy dolnopłat z silnikiem o mocy 180 KM i prędkości przelotowej 235 km/h. Przeznaczenie — turystyka.



Bez słów.



WPŁYW ZIEMI

Znany samolot DW „Otter" urzechodzi serię prób związanych z wpływem Ziemi. Badane są urządzenia hypernośne płata podczas holowania samolotu na specjalnym rusztowaniu

96 osób na pokładzie



Przedstawiamy jedno z pierwszych zdjęć w locie samolotu pasażerskiego Vickers Vanguard 952 w służbie TCA (Kanadyjskich Linii Lotniczych). Samolot wyposażony jest w 4 silniki turbośmigłowe i zabiera na pokład 96 pasażerów.

ILUSTRACJE: „Sowietskaja Aviacja", „Aviation Magazine", „The Aeroplane", „Avia Vliegwereld", Vickers, DH-Gazette.

PRZEGLĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
SKRZYDLATA POLSKA
Nr 16 • sierpień • 1960

VIII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA KOLONIA 1960 r.



„Foka” na lotnisku w Kolonii

JÓZEF DANKOWSKI
Trener ekipy polskiej

SZYBOWCOWE Mistrzostwa Swiata były jak zwykle przeglądem aktualnego układu sił w szybownictwie światowym. Porównanie to dotyczy pilotów, szybowców, sprzętu pomocniczego oraz organizacji i sprawności całych ekip. Wyniki tego porównania są dla nas szczególnie ważne, gdyż decydują między innymi o tak istotnej sprawie dla naszego kraju jaką jest eksport.

Jak wypadła w tym porównaniu nasza ekipa? Można śmiało powiedzieć, że była i pozostanie w pamięci wszystkich uczestników mistrzostw. Nigdy dotąd w historii imprez szybowcowych nie osiągnęliśmy tak wielkich sukcesów. Wprawdzie oficjalnie nasi reprezentanci nie zajęli pierwszych miejsc i musieli zadowolić się tytułami wicemistrzów, jednak zostali zgodnie uznani przez wszystkich uczestników moralnymi zwycięzcami mistrzostw. Aktualny mistrz świata w klasie otwartej Argentyńczyk Hossinger publicznie oświadczył, że uważa naszego zawodnika Makulę za faktycznego mistrza świata. Tak oceniali nas przeciwnicy. Ekipa nasza była stale obiektem zainteresowania i podziwu wszystkich pilotów oraz publiczności, a zachodnia prasa lotnicza i nielotnicza uznała zgodnie, że są to „Poskie Mistrzostwa”.

W mistrzostwach brały udział ekipy z 23 następujących państw: Anglii, Argentyny, Australii, Austrii, Belgii, Brazylii, Danii, Finlandii, Francji, Holandii, Hiszpanii, Islandii, Izraela, Japonii, Jugosławii, NRF, Norwegii, Polski, Rodezji, Szwajcarii, Szwecji, USA i Włoch.

Mistrzostwa zostały rozegrane w dwóch klasach: w klasie otwartej i standard. W klasie otwartej brało udział 20 zawodników, w klasie standard 35; razem startowało 55 zawodników.

Każdy aeroklub narodowy mógł wystawić trzech pilotów i trzy szybowce, jednak nie wszystkie państwa wystawiły po trzy pełne załogi. Na 23 kraje biorące udział w mistrzostwach, w pełnym składzie trzech pilotów startowało 13 państw; 6 państw startowało z dwoma załogami, 4 państwa startowały z jednym tylko pilotem. Powody niewystawienia pełnych ekip przez aerokluby były różne. Najczęściej brak dobrego szybowca w klasie otwartej lub brak pieniędzy.

Po dwóch pilotów w klasie otwartej wystawiły aerokluby następujących państw: Anglii, Polski, Szwajcarii, USA i Argentyny. Niemcy w ostatniej chwili zrezygnowali z jednego zawodnika w klasie otwartej z powodu trudności sprzętowych, gdyż Phönix, szeroko rozreklamowane plastykowe „cudo” zawiódł. Okazało się, że ten niewątpliwie ciekawy pod względem technologicznym szybowiec posiada szereg wad pilotażowych i z tego powodu Niemcy w obawie przed generalnym „laniem” wystawili tylko jednego pilota w klasie otwartej. Poza Phönixem piloci nasi zmierzyli się po raz pierwszy z doskonałym sprzętem amerykańskim, na którym Amerykanie ustanowili szereg wspaniałych wyczynów i rekordów świata. Niestety, nie odegrali oni większej roli na mistrzostwach; wydaje się, że sprzęt ich doskonały w silnych warunkach nie spełnia zadania w słabych, co znalazło zresztą potwierdzenie w przebiegu mistrzostw.

Ciekawy, dobry i nowy sprzęt zademonstrowali Austriacy. „Austria Standard” była groźnym przeciwnikiem. Pech, który im towarzyszył (złamanie kadłuba „Austrii-Standard”) spowodował wyeliminowanie w piątej konkurencji dobrego zawodnika, znanego z udziału w mistrzostwach Polski — J. Fritza. Pozostali zawodnicy startowali na znanym, wypróbowanym już sprzęcie w szeregu mistrzostwach: Olympia — 419, Skylark III, „Elfe”, „Meteor”, Ka-6 oraz „Mucha Standard”.

EKIPA POLSKA

Dzięki właściwej organizacji i doborowi ludzi przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL i Komisję Szybowcową APRL, stworzono po raz pierwszy dobre warunki dla przygotowania naszej ekipy. Na rok przed rozpoczęciem mistrzostw wyeliminowano najlepszych pilotów, dzięki czemu cały trening mógł być racjonalnie rozłożony. Pozwoliło to na bardzo staranne przygotowanie pilotów i uniknięcie nerwowej atmosfery eliminacji w ostatniej chwili przed mistrzostwami.

Cały trening, który odbywał się: nad morzem w Łebie, w Tatrach i Gorcach w Nowym Targu, na Śląsku w Katowicach oraz w Lesznie, okazał się celowy i pożyteczny, odbywał się bowiem w warunkach zbliżonych do tych w jakich odbywały się mistrzostwa. Dobrze dobrany i zgrany skład ekipy pozwolił nie tylko na sprawne obsługiwanie zawodników w czasie lotów ale i na bardzo staranne, wprost drobiazgowe przygotowanie sprzętu. Każdy z członków ekipy miał, poza jedną zasadniczą, szereg innych specjalności. Na przykład nawigator w grupie Makuli, Z. Kirakowski skonstruował wraz ze swoim bratem „kominowskaz”, który w ciężkiej chwili w czasie ostatniej konkurencji (trójkąt 200 km) pomógł Makuli i Popielowi. Nawigator grupy Adama Witka, inż. Fr. Niechwiejczyk pracownik Centrum Szybowcowego, udoskonalił tablicę przyrządów do „Zefira” oraz skonstruował i wykonał nowy przyrząd „wskaźnik prędkości przeskokowej” dla wszystkich pilotów. Przyrząd ten oddał duże usługi naszym pilotom oraz wzbudzał wraz z „kominowskazem” braci Kirakowskich duże zainteresowanie innych ekip i pilotów. Stanowił naszą tzw. „broń psychologiczną”.

Jeżeli chodzi o nasze szybowce, „Zefiry” i „Foki”, mówiąc krótko byliśmy i jesteśmy dumni, że posiadamy taki sprzęt, który wyróżniał się rozwiązaniem konstrukcyjnym wybiegającym w przyszłość, nowoczesną sylwetką, doskonałym wykonaniem i bardzo dobrymi osiągami. Tu należy się podziękowanie dla konstruktorów i pracowników S. Z. D.!

Specjalnie skonstrowane dla tych szybowców wozy transportowe dobrze spełniły swoje zadanie, wraz z doskonale spisującymi się samochodami osobowymi typu „Wołga”. Wyposażenie wozów transportowych w teleskopowe, 10-metrowe maszty antenowe oraz wysoki maszt z anteną kierunkową radiostacji naziemnej zapewniały nam doskonałą łączność w granicach 150 km ziemia-powietrze, a ziemia-ziemia rzędu 40 km. Dzięki takiej łączności piloci nasi nie potrzebowali korzystać wcale z telefonu, nawet przy przelotach rzędu 500 km.

Streszczając można powiedzieć, że byliśmy dobrze przygotowani do mistrzostw.

TRENING W KOLONII

Postanowiliśmy, że w czasie całego treningu przed mistrzostwami nie będziemy się starali imponować wynikami, lecz cały czas poświęcimy na rozpoznanie punktów zwrotnych trójkątów, zapoznanie się z rejonem lotów i warunkami. Z niecierpliwością czekaliśmy na pierwsze loty, które miały nam dać odpowiedź na szereg nurtujących nas pytań. Jaka jest aktualna forma pilotów-konkurentów, porównanie naszego sprzętu ze sprzętem innych itp.

29 maj 1960 r. Pierwszy dzień treningu, niestety nielotny z powodu trudności organizacyjnych gospodarzy oraz niezbyt sprzyjającej pogody. Wolny czas wykorzystaliśmy na przegląd sprzętu, urządzenie naszego obozu oraz przygotowanie sprzętu pomocniczego.

30 maj 1960 r. Pierwszy dzień lotny. Warunki bardzo słabe, zła widzialność oraz trudności organizatora spowodowały, że loty odbywały się tylko w rejonie lotniska.

31 maj 1960 r. Loty treningowe nadlotniskowe z powodu słabych, beznadziejnych wprost warunków meteorologicznych. Po lotach studiowanie przyszłych tras.

1 czerwiec 1960 r. Anemiczny rozwój chmur kłębiastych o podstawie 1000—1200 m, zła widoczność, wiatr SW 5 m/sek skłoniły organizatora do ogłoszenia pierwszej konkurencji treningowej. Był nią przelot docelowo-powrotny (bok trójkąta 200 km) po trasie Köln — Dahlemer Binz — Köln, w sumie 138,4 km. Część tej trasy leżała nad terenem płaskim, część nad terenem górzystym bogato zalesionym o maksymalnych wzniesieniach nad poziom lotniska rzędu 500 m. Bardzo słaba widzialność utrudniała nawigację oraz obserwowanie warunków.

Start otwarto o godzinie 12.30, zamknięto o 16.30. Wysokość holowania 800 m ustalona została na cały okres mistrzostw. Starty odbywały się, mimo ustalenia kolejności, w myśl zasady „kto pierwszy ten lepszy”, z winy organizatora. Słabe warunki spowodowały „spadnięcie” większości zawodników na trasie. Tylko nieliczni ukończyli zadanie. Z naszych pilotów E. Makula ukończył zadanie w 2 h 28 min., Adam Witek w 2 h 53 min., a J. Popiel wylądował po przeleceniu 25 km w miejscowości Lechenich. Wyniki lotów treningowych nie były publikowane przez organizatora, w związku z czym trudno mi podać dokładniejsze dane. Wydaje mi się, że nasi piloci uzyskali najlepsze wyniki dnia.

2 czerwca 1960 r. Druga konkurencja treningowa: trójkąt 202,5 km po trasie Köln — Hummerich — Dahlemer Binz — Köln. Kierunek oblotu trójkąta prawy. Lot na pierwszym boku wzdłuż Renu, drugi bok do połowy trzeciego boku trójkąta nad terenem górzystym mocno zalesionym, trudnym do lądowania. Warunki dość dobre, wznoszenia do 2 m/sek, podstawa chmur do 1700 m. Po południu warunki się pogorszyły, wznoszenia słabe i rzadkie, duże zachmurzenie przez chmury warstwowe. Trójkąt ukończył Adam Witek. Makula wylądował 5 km przed lotniskiem i uszkodził podwozie „Zefira”. Popiel wylądował w Ojskirchen, 27 km przed lotniskiem. W tym dniu tylko kilku zawodników ukończyło zadanie.

3 czerwiec 1960 r. Ostatnia konkurencja treningowa: docel — powrót Köln — Hirzenhain — Köln, 2×107 km. Doskonałe warunki: 3—4/8 Cu o podstawie około 2000 m. Silne wznoszenia 2—3 m/sek, dobra widzialność, wiatry wschodnie i



północno-wschodnie 5 m/sek. Przelot był stosunkowo łatwy, wykonali go wszyscy nasi zawodnicy w doskonałym czasie około 2 h 57 min, współpracując cały czas ze sobą w powietrzu. Na uwagę zasługuje fakt, iż z powodu niesprawności „Zefira” Makula poleciał na konkurencję na zapasowej „Foce”. Był to jego pierwszy lot na tym typie szybowca. Konkurencję ukończyła większość zawodników. Wyniki treningu w porównaniu z innymi zawodnikami wykazały, że wszyscy nasi zawodnicy są w doskonałej formie, co w zestawieniu z dobrym sprzętem napawało nas optymizmem na najbliższą przyszłość. Jedynym zmartwieniem był „Zefir”, o którego do końca, tj. do rana 4 czerwca nie byliśmy pewni czy uda nam się go naprawić. Jednak dzięki ofiarnej pracy, trwającej dzień i noc, kolegów: Fr. Matuszka, T. Supryna, inż. J. Beckera i inż. Fr. Niechwiejczyka szybowiec został naprawiony w terminie przy życzliwej, bezinteresownej pomocy miejscowych zakładów samochodowych Forda.

PRZEBIEG MISTRZOSTW

4 czerwiec 1960 r. Po uroczystościach otwarcia mistrzostw, została rozegrana pierwsza konkurencja. Był nią przelot docelowo-powrotny po trasie Köln — Koblenz — Köln, 172,2 km. Warunki doskonałe: 3—4/8 Cu cong. o podstawie 1800—2000 m, wiatr SW do 25 km/h. Nasi zawodnicy wystartowali od 12.58. Popiel i Makula zameldowali się razem na taśmie o 13.32. Przed nimi odmeldowała się już większość zawodników. Witek pilnowany przez dwie „Austrie-Standard” miał duże trudności pozbycia się groźnych „opiekunów” i zameldował się później. Makula i Popiel lecieli całą trasę zespołowo; ukończyli ją bez trudności i zameldowali się na mecie razem, jako pierwsi zawodnicy, którzy ukończyli zadanie dnia.

Obydwaj zwyciężyli w tej konkurencji. Parę minut później przyleciał Witek, który zajął w tym dniu drugie miejsce.

Ogółem w klasie otwartej ukończyło zadanie 17 zawodników. Zwyciężając w tej konkurencji zyskaliśmy przewagę 67,1 punktów nad naszymi przeciwnikami.

1. **E. Makula — Polska, (75,03 km/h) — 1000 pkt.; 2. J. Popiel — Polska, (75,03 km/h) — 1000 pkt.;** 3. Schreder — USA (69,10 km/h) — 932,9 pkt.; 4. Hossinger — Argentyna, (66,18 km/h) — 899,7 pkt.; 5. Deane Drummond — Anglia, (64,59 km/h) — 885,8 pkt.

W klasie standard zadanie ukończyło 33 zawodników.

1 Fritz — Austria, (73,40 km/h) — 1000 pkt.; **2. Witek — Polska, (69,94 km/h) — 956,9 pkt.;** 3. Juez — Hiszpania, (61,76 km/h) — 855,0 pkt.; 4. Resch — Austria (60,19 km/h) — 835,4 pkt.; 5. Huth — NRF (59.98 km/h) — 832,9 pkt.

Odnieśliśmy w sumie wielki sukces tracąc tylko w klasie standard 43,1 punktów do lidera.

5 czerwiec 1960 r. Zadanie dnia: trójkąt o obwodzie 102,2 km po trasie Köln — Droverheide — Movenhowen — Köln. Trudno odgadnąć intencję organizatorów, którzy ogłosili zadanie dnia przy tak słabych warunkach; na 55 zawodników żaden nie przeleciał 50 km. Nasi zawodnicy lądowali przed pierwszym punktem zwrotnym, po przeleceniu 33 km. Pilot Haase po wykonaniu dwóch startów pozostał na lotnisku. Konkurencja nie została zaliczona.

6 czerwiec 1960 r. Zadanie dnia: przelot po wyznaczonej trasie Köln — lotnisko Kiel — Holtenau po kursie 031°. Pogoda: Cu cong. i Cb. o podstawie 1700 m, wiatr 240° — 260°, 15 km/h. Średnie wznoszenie 1 m/sek. Na odprawie podano, że jeżeli któryś z zawodników przeleci 250 km, to w następnym dniu konkurencji nie będzie.

Adam Witek startował o godz. 11.02, Makula i Popiel o 11.12. Po wykręceniu się odeszli na trasę. Równocześnie z pilotami, jak zawsze wyjechały wozy transportowe, aby możliwie najwcześniej przybyć na miejsce lądowania swoich zawodników. Po przeleceniu 150 km utraciliśmy łączność z zawodnikami. W międzyczasie podawano miejsca lądowania poszczególnych pilotów; między innymi Schredera (USA), który przeleciał tylko 39 km. Do godziny 20.00 wiedzieliśmy o miejscach lądowania wszystkich zawodników. Nasi zalecieli najdalej. Zwyciężyliśmy w obydwu klasach i przejęliśmy prowadzenie.

Wyniki z konkurencji w klasie otwartej:

1. Makula — Polska, (380,70 km) — 1000 pkt.; 2. Popiel — Polska, (370,20 km) — 965,2 pkt.; 3. Hossinger — Argentyna, (365,70 km) — 950,5 pkt.; 4. Goodhard — Anglia, (360,18 km) — 932,4 pkt.; 5. Marchand — Francja, (359,91 km) — 931,5 pkt;

Klasa standard:

1. Witek — Polska, (380,70 km) — 1000 pkt.; 2. Resch — Austria, (365,5 km) — 984,9 pkt.; 3. Münch — Brazylia, (364,8 km) — 982,4 pkt.; 4. Ara — Hiszpania, (364,8 km) — 982,4 pkt.; 5. Huth — NRF, (354,0 km) — 945,9 pkt.

Pilot Juez lądując w trudnym terenie złamał kadłub szybowca, który jednak został szybko naprawiony i pilot mógł dalej startować.

7 czerwiec 1960 r. Dzień przeznaczony na powrót zawodników z przelotu, zgodnie z zapowiedzią na odprawie. Nasi zawodnicy wrócili pierwsi z przelotu. Ekipy transportowe ustanowiły nowy rekord sprawności.

8 czerwiec 1960 r. Zadanie dnia: przelot otwarty. Warunki bardzo dobre: średnie wznoszenie 2 m/sek, podstawa chmur 1800 m. Wiatr SW— 20 km/h. Jako cel lotu wybraliśmy najbardziej odległy od Kolonii punkt na terenie NRF, była to wyspa Fehmorn, a dokładniej NE cypel tej wyspy. Wyznaczenie tej konkurencji w tak silnych warunkach należy uważać za wielkie nieporozumienie. Najlepsi piloci mogli wykonać przecież przeloty rzędu 700—750 km; zatrzymani jednak granicą państwa musieli czekać na słabszych zawodników, a prędkość przecież nie była punktowana. Do wyspy oddalonej o 491 km doleciało 8 zawodników w klasie otwartej oraz 9 w klasie standard, między innymi wszyscy nasi zawodnicy, dla których ten przelot był po prostu krajoznawczą wycieczką. Konkurencja ta była powodem żalu wielu pilotów, szczególnie tych którzy nie posiadają diamentu za 500 km; albowiem przy odrobinie wysiłku i dobrej woli ze strony organizatorów można było odholować ich chociażby o 10 km od lotniska.

Punktacja w klasie otwartej po trzech konkurencjach:

1. Makula — Polska — 3000 pkt.; 2. Popiel — Polska — 2965,2 pkt.; 3. Goodhart — Anglia — 2782,9 pkt.; 4. Haase — NRF — 2773,0 pkt.; 5. Hessinger — Argentyna — 2767,3 pkt.

Punktacja po trzech konkurencjach w klasie standard:

1. Witek — Polska — 2956,9 pkt.; 2. Fritz — Austria — 2921,2 pkt.; 3. Huth — NRF — 2778,8 pkt.; 4. Juez — Hiszpania — 2732,0 pkt.; 5. Resch — Austria — 2721,9 pkt.

Pilot Schreder zabłądził w czasie tej konkurencji i wylądował na terenie NRD skąd powrócił następnego dnia. Piloci Haase i Mrak uszkodzili swoje szybowce, które jednak zostały do następnej konkurencji naprawione.

9 czerwiec 1960 r. Dzień przeznaczony na powrót zawodników. Nasi zawodnicy dzięki doskonałej współpracy z wozami transportowymi powrócili pierwsi z przelotu. Było to zasługą kierowców i pomocników.

10 czerwiec 1960 r. Z powodu złej pogody, dzień nielotny. Po południu próby szybowców klasy standard. Wieczorem przegląd filmów lotniczych przywiezionych przez poszczególne ekipy. Film kolorowy z mistrzostw w Lesznie „Szybownicy Świata” wzbudzał powszechne zainteresowanie.

11 czerwiec 1960 r. Zadanie dnia: przelot po wyznaczonej trasie z kursem 155°. Pogoda: pełne pokrycie nieba przez As, dołem na wysokości 600—700 m strzępy Cu, bardzo słabe wznoszenia, silny wiatr SW, opady deszczu. Warunki tak beznadziejne, że wielu zawodników wcale nie mogło odlecieć z lotniska. Bardzo dużo zawodników siadało w najbliższym rejonie lotniska. Witek usiadł wraz z „Austriami Sd.” na przedmieściach Kolonii po przeciwnej stronie Renu. Makula i Popiel przelecieli około 30 km. W klasie standard tylko Huth przeleciał ponad 50 km, a w klasie otwartej Goodhart. Po długich i burzliwych dyskusjach, w wyniku złożonego protestu przez ekipę Polski konkurencja została unieważniona.

12—13 czerwiec 1960 r. Dni nielotne z powodu złej pogody.

14 czerwiec 1960 r. Zadanie dnia: przelot docelowy Köln — Oerlinghausen — 161,9 km. Pogoda: termika naniesiona, podstawa chmur 1800 m, średnie wznoszenie 2 m/sek, wiatr SW 30 km/h. Przy tych warunkach należało liczyć się z dużymi prędkościami przelotowymi, a zatem każda stracona minuta kosztowała minimum 10 punktów. Była to najtrudniejsza i najbardziej nerwowa konkurencja mistrzostw. Odnieśliśmy w niej po raz czwarty olbrzymi sukces, zwyciężając dużą różnicą punktów w obydwu klasach. Makula po raz czwarty zdobył 1000 punktów. Konkurencję ukończyło w klasie otwartej 18 zawodników, a w klasie standard 33 zawodników.

Punktacja po czterech konkurencjach w klasie otwartej:

1. Makula — Polska — 4000 pkt.; 2. Popiel — Polska — 3962,4 pkt.; 3. Haase — NRF — 3629,5 pkt.; 4. Marchand — Francja — 3548,1 pkt.; 5. Goodhart — Anglia — 3528,0 pkt.

Po czterech konkurencjach w klasie standard:

1. Witek — Polska — 3.956,9 pkt.; 2. Fritz — Austria — 3747,1 pkt.; 3. Huth — NRF — 3654,0 pkt.; 4. Resch — Austria — 3566,2 pkt.; 5. Juez — Hiszpania — 3510,6 pkt.

Wieczorem, po powrocie zawodników omówiliśmy dotychczasowe wyniki. Po tej małej naradzie doszliśmy do wniosku, że aby utrzymać pierwsze miejsca nie wolno nam zbytnio ryzykować, musimy latać ostrożnie.

15 czerwiec 1960 r. Zadanie dnia: trójkąt 317,5 km, po trasie Köln — Ham — Hirzenhain — Köln. Prognoza meteorologiczna: zachmurzenie przez chmury Cu i Cu cong. o podstawie 1800 m, wiatr SW 5 m/sek. Nic nie zapowiadało pogorszenia się warunków, a raczej wszystko wskazywało, że będzie to dzień jakich mało. Start został otwarty od godziny 10.00. Nasi piloci wystartowali o godzinie 10.40, w 30-sekundowych odstępach. Pół godziny później o godz. 11.10 zameldowali się na taśmie i odeszli na trasę. Podstawa chmur wynosiła w tym czasie 1100 m, chmury zaczęły się rozbudowywać.

Piloci nasi lecieli bardzo ostrożnie. Gdy dolatywali do pierwszego punktu zwrotnego Ham, nad punktem rozbudowała się burza, która uniemożliwiła im zameldowanie się, ponieważ było to równoznaczne z lądowaniem w polu. Gdy wszystkie próby ominięcia lub przelecenia burzy zawiodły, piloci zameldowali się nad punktem na wysokości 1100 m i polecieli na drugi bok. Niestety, nie napotkali już wznoszeń i wylądowali 26 km za pierwszym punktem. Tylko jeden zawodnik w klasie otwartej ukończył trójkąt, był to Anglik Goodhart. Z pozostałych zawodników tylko Hossinger, Ortner, van Bree i Johnsson przelecieli drugi punkt i lądowali na trzecim boku. Makula i Popiel zajęli 10—11 miejsca i otrzymali za tę konkurencję po 250 punktów. W klasie standard dwóch zawodników ukończyło cały trójkąt. Byli to Huth i Sejstrup. 10 zawodników minęło drugi punkt zwrotny lądując na trzecim boku. Adam Witek zajął 17—18 miejsca i otrzymał 245 punktów.

Punktacja po 5 konkurencjach przedstawia się następująco:

1. Goodhart — Anglia — 4528,0 pkt.; 2. Hossinger — Argentyna — 4366,8 pkt.; **3. Makula — Polska — 4250,7 pkt.; 4. Popiel — Polska — 4213,1 pkt.;** 5. Ortner — Argentyna — 4206,0 pkt.

Klasa standard:

1. Huth — NRF — 4654,0 pkt.; 2. Juez — Hiszpania — 4286,5 pkt.; 3. Münch — Brazylia — 4269,4 pkt.; 4. Sejstrup — Dania — 4254,3 pkt.; **5. Witek — Polska — 4201,9 pkt.**

16 czerwiec 1960 r. Zadanie dnia: trójkąt 201,2 km, po trasie Köln — Dahlemer Binz — Hummerich — Köln. Pogoda: rano zaczęły się tworzyć chmury typu Cu humilis o podstawie 1600 m, w ciągu dnia do 2000 m. Później od zachodu zaczęła się nasuwać jednolita warstwa chmur Cirrostratus, Altostratus i Stratocumulus, która spowodowała całkowity zanik wznoszeń szczególnie w rejonie lotniska. Wiatry słabe z kierunku SW. Przypuszczaliśmy, że w tych warunkach żaden z zawodników nie obleci trójkąta, iż o wynikach dnia decydować będzie nie prędkość, a przeleciane kilometry.

Makula i Popiel wystartowali po raz pierwszy w czasie tych mistrzostw jako pierwsi i zameldowali się o godz. 11.20. Nie było na co czekać. Wszyscy starali się możliwie najwcześniej wystartować i odejść na trasę; kilku pilotów odleciało bez meldowania się na starcie lotnym. Witek wystartował 20 minut później, była to pierwsza kolejność w jakiej mógł wystartować. Około godziny 12.00 było już pełne pokrycie nieba. Cztery szybowce z klasy standard nie mogły już odejść na trasę. Makula i Popiel tak jak wszyscy piloci mieli duże trudności w połowie pierwszego boku, spadli do 200 m. Wyratował ich „kominowskaz” Kirakowskiego i ich olbrzymia rutyna zawodnicza. Po wykręceniu 1600 m bez większych trudności zameldowali się na pierwszym punkcie zwrotnym w Dahlemer—Binz. W klasie otwartej pierwszy punkt zwrotny minęło 10 zawodników, między innymi Goodhart i Hossinger.

Nikt z nas nie wierzył, że uda się komukolwiek ukończyć trójkąt. Mieliśmy jednak nadzieję, iż w tej konkurencji dnia pokażemy że w słabych warunkach nasi piloci i nasze szybowce też dobrze latają. W międzyczasie podano, że między pierwszym a drugim punktem zwrotnym wylądowało dalszych 6 zawodników z klasy otwartej, między nimi Goodhart, który wraz z Hossingerem w piątej konkurencji przejął prowadzenie. Makula i Popiel, po wykorzystaniu ostatniego komina lądowali w deszczu w połowie trzeciego boku koło Bonn, 38 km od lotniska w Kolonii. Z klasy otwartej nie wiadomo było nic o 3 zawodnikach; byli to: Jenssen — Dania, Müller — Szwajcaria, Hossinger — Argentyna, który był punktowany przed Makulą i Popielem. Wiadomość o lądowaniu Hossingera i Jenssena przyniosła nam wielką ulgę, tym bardziej, że przelecieli mniejszą odległość aniżeli nasi zawodnicy. Pozostał w powietrzu jeszcze jeden zawodnik z klasy otwartej Szwajcar Müller, który w tej konkurencji zwyciężył przelatując 192,3 km. Żaden z zawodników klasy otwartej nie obleciał całego trójkąta.

Wkrótce podano przez radio, że Adam Witek minął drugi punkt zwrotny. Radość nasza nie miała granic. Po przejściu deszczu pogoda zaczęła się poprawiać. Pod wpływem nasłonecznienia zaczynały się tworzyć nowe cumulusy. Pojawienie się samotnego szybowca na dolocie powitali wszyscy z niedowierzaniem. Był to Adam Witek, jedyny zawodnik, który ukończył zadanie dnia; otrzymał burzę oklasków od publiczności. W trzy godziny później dolecieli do lotniska Münch — Brazylia i Huth — NRF. Pozostali trzej zawodnicy Sejstrup — Dania, Toutenhofd — Holandia i Juez — Hiszpania lądowali po przeleceniu drugiego punktu zwrotnego.

Punktacja po sześciu konkurencjach wygląda następująco:

Klasa otwarta

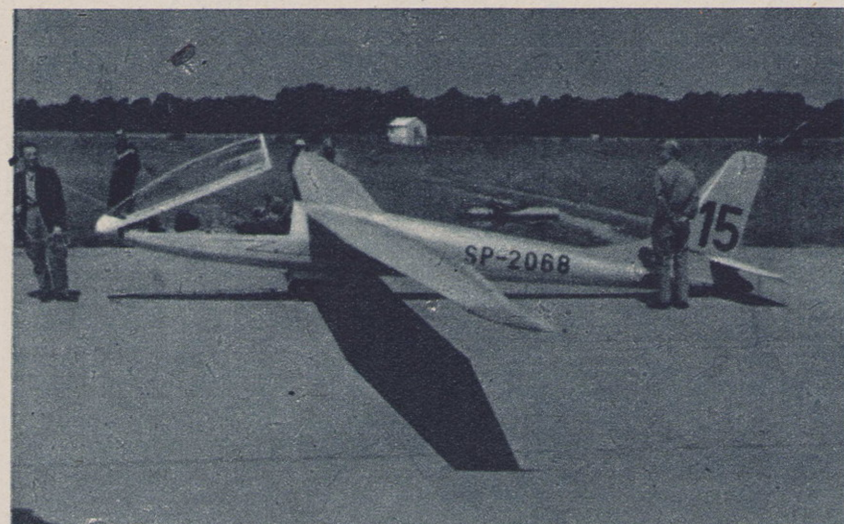
1. Hossinger — Argentyna — 5102,9 pkt; **2. Makula — Polska — 5079,1 pkt; 3. Popiel — Polska — 5020,7 pkt;** 4. Goodhart — Anglia — 4856,5 pkt, 5. Jonsson — Szwecja — 4443,6 pkt;

Klasa standard



Amerykańska „Ad Astra”

„Zefir” przed startem



1. Huth — NRF — 5619,1 pkt; 2. Munch — Brazylia — 5237,8 pkt; **3. Witek — Polska — 5201,9 pkt**; 4. Sejstrup — Dania — 5001,8 pkt; 5. Juez — Hiszpania — 4843,7 pkt.

17 czerwiec 1960 r. Zadanie dnia: przelot prędkościowy 2 x 108,1 km po trasie trójkątnej Kóln — Drowerheide — Holzweiler — Köln. Pogoda: zachmurzenie całkowite przez Ac i Scu, wiatry SW 30 km/h, wysokość podstawy Scu 400-500 m. Po południu przewidywane przejaśnienia. Około godziny 14.00 zaczęło się rzeczywiście przejaśniać, powstały warunki w których nie było mowy o utrzymaniu się w powietrzu. Szybowce z holu odczepiały się nad chmurami, ponieważ wysokość holowania wynosiła jak zawsze 800 m, a podstawa chmur miała 500 m. Wytworzył się niesamowity bałagan w powietrzu i na ziemi, który każdej chwili groził poważnym wypadkiem. Nasi zawodnicy nie brali udziału w tym „cyrku", wystartowali krótko przed zamknięciem startu, do pożegnalnego lotu w Kolonii. Nikt z zawodników nie przeleciał nawet 10 km. Konkurencję unieważniono.

18 czerwiec 1960 r. W godzinach popołudniowych nastąpiło oficjalne ogłoszenie wyników VIII Szybowcowych Mistrzostw Świata. (Wyniki mistrzostw podaję w tabeli.) Przy ich ogłaszaniu pewne zdziwienie wywołał fakt, że na pierwszym miejscu wymieniono klasę standard.



„Phönix" pilota niemieckiego Haase

UWAGI OGÓLNE

Ciekawie przedstawia się zestawienie pierwszych pięciu miejsc w poszczególnych konkurencjach (patrz tabela). Nazwiska Makuli, Popiela i Witka niemal regularnie powtarzają się na pierwszych miejscach; z czego wynika, że piloci nasi stanowili niewątpliwie na zawodach wyższą klasę. Może wydawać się również dziwne i niesprawiedliwe, że Makula który wygrał cztery konkurencje i raz zajął drugie miejsce, Witek, który również wygrał cztery konkurencje i jeden raz był drugi — w ostatecznej punktacji nie zajęli pierwszych miejsc. Przyczyniła się do tego piąta konkurencja mistrzostw. Biorąc jednak obiektywnie, była to konkurencja w której o wynikach zadecydowało w dużej mierze szczęście, a nie umiejętność czy taktyka pilotów. W pewnej mierze przyczynił się do tego również regulamin mistrzostw, według którego za nieudaną organizacyjnie, szczęściarską konkurencję otrzymało się również 1 000 punktów, podobnie jak za konkurencję w której wszyscy piloci mieli jednakową możliwość wykazania swoich umiejętności.

Trzeba natomiast obiektywnie przyznać, że niemiecki pilot Huth wykazał również doskonałą formę i był jedynym pilotem, którego nazwisko figurowało w pierwszej piątce we wszystkich konkurencjach mistrzostw.

Wracając do regulaminu, wzbudzał on szereg wątpliwości i był przedmiotem żywej dyskusji wśród pilotów i działaczy zgromadzonych w Kolonii. Jest to niewątpliwie sprawa bardzo trudna, gdyż regulamin stale zmienia się i często nie nadąża za rozwojem techniki i taktyki szybowcowej. Niesłuszny na przykład, pochodzący z czasów kiedy możliwości przelotowe były znacznie mniejsze, był przepis zaliczania konkurencji, który stwierdzał, że wystarczy aby dwóch zawodników przeleciało ponad 50 km. Już dziś regulaminy krajowe niektórych państw wymagają, aby co najmniej czterech zawodników przeleciało ponad 100 km (między innymi nasz nowy regulamin).

ORGANIZACJA MISTRZOSTW

Na zakończenie jeszcze kilka słów na temat strony organizacyjno-sportowej mistrzostw, którą przygotował cały sztab działaczy ze znanym szybownikiem dr Froweinem na czele bardzo drobiazgowo. Jednak w praktyce nie zawsze zdawał on egzamin.

Odprawy przed lotem. Były one prowadzone bardzo przejrzyście i jasno, ilustrowane zdjęciami lotniczymi punktów zwrotnych tras oraz różnymi planszami w trzech językach, na których podawane były wszystkie dane dotyczące rozgrywanej konkurencji.

Komisja sędziowska. Działała na ogół sprawnie. Komisarze byli wywożeni śmigłowcami na punkty zwrotne tras, a dobra łączność radiowa pozwalała na bieżące informowanie ekip i publiczności o rozgrywanej konkurencji. Jedynym mankamentem było zbyt późne ogłaszanie wyników. Na specjalną uwagę zasługuje oznaczanie punktów zwrotnych z zaznaczeniem kierunku przylotu i odlotu.

Wybór zadania dnia. Była to najsłabsza strona organizacji sportowej mistrzostw i odbiła się niekorzystnie na ich przebiegu. Na dziewięć ogłoszonych konkurencji tylko dwie były wybrane zgodnie z możliwościami meteorologicznymi, a mianowicie:

I — docel powrót do Koblenz oraz III — przelot po wyznaczonej trasie w kierunku do Kilonii.

Z dalszych konkurencji:

II — trójkąt 100 km, nie zaliczono. Nikt nie przeleciał wymaganego minimum.

IV — przelot otwarty, wyznaczony w zbyt dobrych warunkach uniemożliwił wykazanie różnic między zawodnikami, gdyż zostali oni zatrzymani przez granice państwa.

V — przelot po trasie wyznaczonej przez organizatora (kurs 155°). Konkurencja nieudana, gdyż na 55 zawodników najwyższej klasy, tylko dwóch przeleciało ponad 50 km. Gdyby w tym dniu ogłoszono przelot docelowy z wiatrem konkurencja mogłaby się udać.

VI — docel do Oerlinghausen 161 km. Konkurencja nieudana; nie na miarę mistrzostw, gdyż w tym dniu można było rozegrać docel powrót na tej samej trasie.

VII — VIII — trójkąt 300 km i trójkąt 200 km. Mimo założeń nie zostały rozegrane jako konkurencje prędkościowe.

WYNIKI VIII SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW SWIATA W KOLONII 1960. KLASA STANDARD

1.	Huth	N.R.F.	Ka 6 Br.	5	59,98	832,9	5	354,0	945,9	1-9	491,4	1000	2	111,65	875,2	1	317,5	1000	3	201,2	965,1	5619,1
2.	Münch	Brazylia	Ka 6 Br.	28	45,92	657,7	3	364,8	982,4	1-9	491,4	1000	10	93,58	742,8	5	295,3	886,	2	201,2	968,4	5237,8
3.	Witek	Polska	Foka	2	69,94	956,9	1	370,0	1000	1-9	491,4	1000	1	128,70	1000	17-18	127,6	245,0	1	201,2	1000	5201,9
4.	Sejstrup	Dania	Ka 6 Br.	8	54,96	770,4	13	309,8	796,4	11	485,2	984,2	16	89,25	711,0	2	317,5	992,1	4	166,3	747,5	5001,8
5.	Juez	Hiszpania	Ka 6	3	61,76	855,0	6	352,2	939,8	17	466,7	937,2	8	98,48	778,6	10	266,4	775,9	6	134,2	557,2	4843,7
6.	Tutenhofd	Holandia	Ka 6	9	54,41	763,5	24	172,68	333,3	1-9	491,4	1000	6	99,51	786,2	6	289,7	865,0	5	162,7	726,2	4474,2
7.	Resch	Austria	Austria St.	4.	60,19	835,4	2	365,5	984,9	19	452,7	901,6	4	107,43	844,3	20	124,1	231,7	13	74,0	200,2	3998,1
8.	Silva	Włochy	M - 100- S	20	48,01	683,1	18	284,04	709,5	28	410,8	795,0	14	89,89	712,5	7	285,1	847,4	10	80,9	241,1	3989,3
9.	Fritz	Austria	Austria St.	1	73,40	1000	7	346,7	921,2	1-9	491,4	1000	5	104,92	825,9	27	105,5	160,5	31-35	-	0	3907,6
10.	Harrold	Rodezja	Ka 6	17	49,19	698,5	19	259,14	625,4	23	447,6	888,6	27	78,44	631,8	11	254,2	729,3	9	90,2	296,3	3869,9
11.	Rautio	Finlandia	Pik 3 c	18	48,44	689,1	27	155,52	275,4	25	435,5	857,8	11	92,46	734,5	4	298,5	898,7	15-18	68,2	165,9	3787,2
12.	Bikle	U.S.A.	SGS-1-23-H	6	59,83	831,0	33	101,28	92,1	12	473,0	953,2	22	83,76	670,8	3	311,2	947,3	12	75,1	206,7	3701,1
13.	Ara	Hiszpania	Ka 6	30	43,15	623,3	4	364,8	982,4	13-14	472,0	950,6	32	71,51	581,0	24	119,7	214,9	7	98,8	347,2	3699,4
14.	Andreae	Holandia	Ka 6	13	51,89	733,2	31	106,92	111,2	1-9	491,4	1000	3	108,80	854,3	9	271,8	796,7	19	67,3	160,5	3655,9
15.	Xhaet	Belgia	Mucha St.	19	48,28	687,2	17	298,83	759,5	1-9	491,4	1000	23	82,85	664,2	28-31	101,8	146,4	20	66,1	153,3	3410,6
16.	Jalkanen	Finlandia	Pik - 3c	21	47,99	683,5	12	312,5	804,6	13-14	472,0	950,6	12	91,83	730,0	26	107,0	166,4	26-27	51,6	67,4	3402,5
17.	Jungueira	Brazylia	Ka 6 B	11	52,89	744,6	20	190,56	393,8	1-9	491,4	1000	19	65,57	684,1	19	126,8	242,1	8	96,2	331,8	3396,4
18.	Johannessen	Norwegia	Olympia	22	47,97	683,2	10	326,6	853,5	16	471,1	948,4	35	-	0	13	230,6	639,0	15-18	68,2	165,9	3263,0
19.	Lacheny	Francja	Breguet 905	23	47,50	677,4	15	303,87	776,5	1-9	491,4	1000	21	83,84	671,4	34	79,7	61,9	26-27	51,6	67,4	3254,6
20.	Rowe	Australia	Ka 6 Br	12	52,66	741,6	9	343,4	910,2	21	449,0	892,1	34	-	[illegible]71,9	16	128,2	247,5	15-18	68,2	165,9	3229,2
21.	Brigliadori	Włochy	E/C - 39	15	50,78	718,2	35	-	0	26	434,1	854,2	33	70,54	574,0	8	273,0	801,2	14	72,9	193,7	3141,3
22.	Persson	Szwecja	Zogvogel IV a	7	57,59	803,1	8	345,2	916,3	31	251,3	389,2	17	88,86	708,2	28-31	101,8	146,4	24	55,1	88,1	3051,3
23.	Doutreloup	Belgia	Ka 6 B	26	46,12	660,2	21	186,06	378,6	10	486,6	987,8	29	73,52	595,8	22	120,5	218,0	21	60,2	118,4	2958,8
24.	Goodhart. G	Anglia	Skylark II	10	53,78	755,6	11	312,9	807,8	20	450,9	897,0	7	98,96	782,1	14	153,9	345,7	28	50,9	63,2	2843,6
25.	Arber	Izrael	Ka 6	27	46,10	660,0	25	171,87	330,6	18	460,5	921,4	18	88,42	704,9	25	116,1	201,1	31-35	-	0	2818,0
26.	Silesmo	Szwecja	Ka 6 Br	31	42,0	608,9	29	142,62	231,8	15	471,3	948,9	9	97,53	771,7	21	123,0	227,6	29	44,1	22,9	2811,8
27.	Oda	Japonia	Ka 6	34	141,1	419,6	22	183,90	371,3	29	348,6	636,7	31	72,44	587,9	12	247,0	701,7	31-35	-	0	2717,2
28.	Filipusson	Islandia	Ka 6	33	168,2	527,1	28	145,20	240,5	24	447,0	887,0	20	85,16	679,5	28-31	101,8	146,4	11	78,8	228,6	2709,1
29.	Barbera	Francja	Brequet 905	24	47,01	671,3	16	302,28	771,2	33	103,1	12,3	13	91,62	728,4	15	140,9	295 9	22	58,7	109,4	2588,5
30.	Böttcher	N.R.F.	Ka 6 Br	14	51,07	721,9	14	308,88	793,5	34-35	-	0	15	89,40	712,1	17-18	127,6	245,0	23	55,5	90,4	2562,9
31.	Gründisch	Szwajcaria	Brequet 905	32	172,2	542,9	26	167,49	315,8	27	428,4	839,7	25	79,75	641,5	33	95,3	121,5	25	52,3	71,5	2532,9
32.	Arteman	Argentyna	Brequet 905	16	50,54	715,3	30	134,19	203,3	22	448,9	891,9	26	78,67	633,5	35	-	0	31-35	-	0	2444,0
33.	Faiis	Dania	Mucha St.	25	46,48	664,7	34	13,71	0	30	289,4	486,1	24	81,40	653,5	32	95,5	122,3	31-35	-	0	1926,6
34.	Yardeny	Izrael	Skylark II	29	43,22	624,1	23	179,34	355,9	32	130,8	82,7	28	75,51	610,3	23	119,9	215,7	30	43,8	21,1	1909,8
35.	B. Mathisen	Norwegia	Zugvogel IV	35	45,0 odl	41,6	32	103,05	98,1	34-35	-	0	30	72,96	591,7	28-31	101,8	146,4	15-18	68,2	165,9	1043,7

X — 2 x trójkąt 100 km. Został ogłoszony wbrew logice i zdrowemu rozsądkowi; faktu otworzenia startu w takich warunkach nie może usprawiedliwić nawet błędny komunikat meteorologiczny.

Osłona meteorologiczna. Była ona bardzo słaba, co niewątpliwie zaważyło na złym doborze konkurencji i niepotrzebnie wprowadziła w błąd zawodników.

Angielski system startu. Przyjęty został po raz pierwszy na mistrzostwach świata, w którym każdy zawodnik (teoretycznie) miał możność wyboru momentu startu; przysparza dużo kłopotu organizatorom, a nie wykazał żadnej przewagi do systemu losowania kolejności startu.

Organizacja lotów. Organizacja lotów i holowania była na ogół sprawna. Złożyły się na to dobre samoloty do holowania Do-27 oraz łączność radiowa.

Wyjeżdżając na mistrzostwa byliśmy przekonani, że Aeroklub NRF dołoży wszelkich starań, aby organizacją mistrzostw zaćmić sławę Leszna. Czy im się to udało? Nam jako poprzednim organizatorom trudno wyrazić zdanie. Wydaje się, że ogólnie biorąc porównanie takie nie wypada na niekorzyść Leszna.

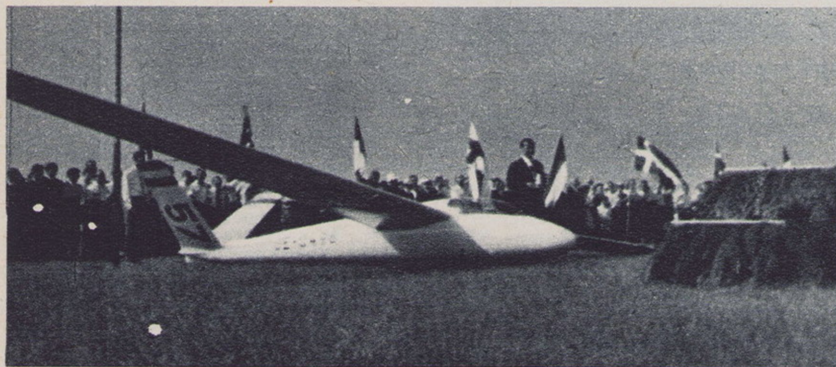
Na korzyść Kolonii należy zaliczyć: doskonałą organizację odpraw przed lotami i objaśnianie do konkurencji, oznaczanie punktów zwrotnych dobrze widocznych z powietrza, doskonałą łączność telefoniczną i sprawną organizację służby operacyjnej, gdzie dla poszczególnych grup językowych przewidziano osobne numery telefonów. Dobrym pomysłem było wydawanie tylko jednego większego posiłku w czasie kolacji, natomiast na cały dzień lotny wydawało się suchy prowiant i owoce. Zakwaterowanie w baraku, wprawdzie cieplejsze niż w namiotach, jednak nie dawało większego wypoczynku i swobody jak rozmieszczenie poszczególnych ekip w osobnych namiotach.

Do niewątpliwych przewag Leszna natomiast należy zaliczyć przede wszystkim ciekawsze i lepiej dobrane konkurencje. Do doskonałych warunków terenowych Leszna, płaskich podejść i dużych lądowisk w okolicy wzdychaliśmy nie tylko my ale i większość zawodników. Wbrew pozorom, doskonałe drogi w okolicy z powodu olbrzymiego ruchu i przejazdu przez miasta nie dawały oszczędności w czasie przy ściąganiu z przelotów. Warsztat naprawy szybowców, z którego w Lesznie mogli korzystać i korzystali wszyscy zawodnicy, na lotnisku w Butzweilerhof prawie nie istniał. Wielką przewagą i urokiem Leszna było skupienie wszystkich obiektów na niedużej przestrzeni. Małe odległości od namiotów do stołówki i stoisk szybowców oszczędzały sporo czasu, a bliskość kawiarni i organizacja wielu rozrywek kulturalnych na miejscu na lotnisku stwarzała miły towarzyski nastrój.

JÓZEF DANKOWSKI
Trener ekipy polskiej

Miejsce	Konkurencja 1	2	3	4	5	6
Kl. otw.						
1	Makula	Makula	Makula, Popiel	Makula	Goodhart	Müller
2	Popiel	Popiel	Jensen, Haase	Popiel	Hossinger	Makula
3	Schreder	Hossinger	Marchand, Mrak	Schreder	Ortner	Popiel
4	Hossinger	Goodhart	Goodhart	Johnson	van Bree	Hossinger
5	D. Drummond	Marchand	Johnson	Haase	Jonsson	Jensen
Kl. st.						
1	Fritz	Witek	Witek, Kheel,	Witek	Huth	Witek
2	Witek	Resch	Junquera, Münch	Huth	Sejstrup	Münch
3	Juez	Münch	Huth, Lacheny	Andreae	Bikle	Huth
4	Resch	Ara	Andreae, Fritz	Resch	Rautio	Sejstrup
5	Huth	Huth	Toutenhofd.	Fritz	Münch	Toutenhofd

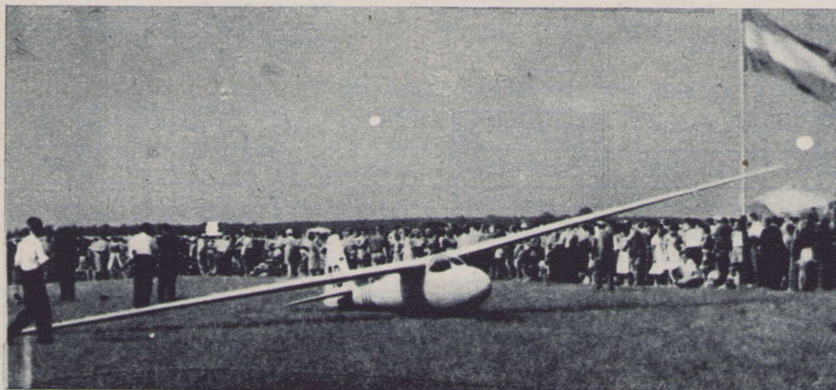
Miejsca zajęte przez pilotów polskich w poszczególnych konkurencjach

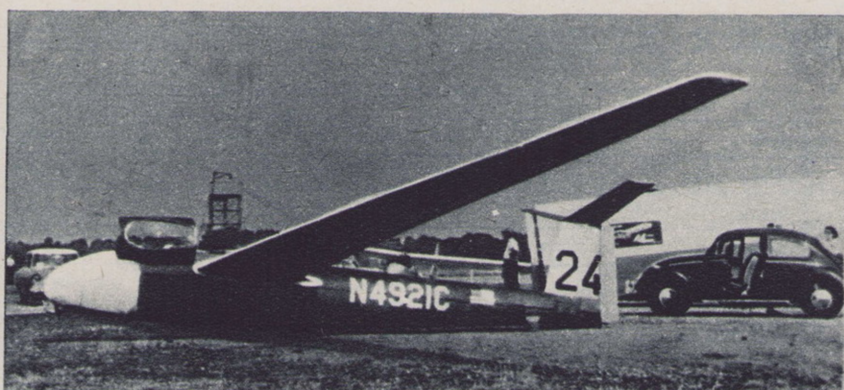




Konstruktor szybowca „Austria-Standard", R. Kunz przy nagrodzonym szybowcu. Ka-6-Br — szybowiec niemieckiego pilota Hutha.

Szybowiec „Skylark-III" Argentyńczyka Hossingera. RHJ-6 — szybowiec Amerykanina Johnsona





WYNIKI VIII SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW SWIATA W KOLONII 1960. KLASA OTWARTA

Foto: L. Pituch (4) i J. Dankowski (4)

Zajęte miejsce	NAZWISKO	PAŃSTWO	SZYBOWIEC	I „docel-powrót Köln-Koblenz-Köln" Miejsce	V	Punkty	II Przelot po wyznaczonej trasie. Miejsce	Odległ.	Punkty	III Przelot otwarty. Miej.	Odległ.	Punkty	IV Przelot docelowy Köln-Oerlinghausen Miej.	V	Punkty	V trójkąt 300. zam. przelot po wyznaczonej trasie. Miej.	Odległ.	Punkty	VI trójkąt 200. zam. przelot po wyznaczonej trasie. Miej.	Odległ.	Punkty	SUMA PUNKTÓW
1.	Hossinger	Argentyna	Skylark III	4	66,18	899,7	3	365,70	950,5	13-14	458,8	917,1	17	75,3	636,0	2	308,3	963,5	4	151,7	736,1	5102,9
2.	Makula	Polska	Zefir 2	1	75,03	1000	1	380,79	1000	1-8	491,4	1000	1	126,4	1000	10-11	127,2	250,7	2	165,9	828,4	5079,1
3.	Popiel	Polska	Zefir 2	1	75,03	1000	2	370,20	965,2	1-8	491,4	1000	2	125,9	997,2	10-11	127,2	250,7	3	162,7	807,6	5020,7
4.	Goodhart. H	Anglia	Olympia 419	8	61,83	850,5	4	360,18	932,4	1-8	491,4	1000	12	90,6	745,1	1	317,5	1000	8	98,0	328,5	4856,5
5.	Jonsson	Szwecja	Zugvogel IV	15	51,63	734,9	10	296,58	723,6	11	471,7	949,9	10	94,2	770,7	5	285,1	872,2	7	98,8	392,3	4443,6
6.	Ortner	Argentyna	Skylark III	9	58,81	816,2	9	343,53	877,7	13-14	458,8	917,1	16	75,5	637,8	3	306,7	957,2	12	68,2	193,4	4399,4
7.	Jensen	Dania	Ka - 6	14	55,14	774,7	11	291,51	706,9	1-8	491,4	1000	8	97,0	790,8	14	113,3	196,0	5	142,0	673,0	4141,4
8.	Müller	Szwajcaria	Weihe	17	45,99	671,1	12	268,14	630,2	15	445,3	882,7	15	81,7	681,8	15-19	101,8	150,7	1	192,3	1000	4016,4
9.	Haase	N.R.F.	Phönix	7	64,25	877,9	7	348,84	895,1	1-8	491,4	1000	5	106,2	856,5	13	115,1	203,1	13	64,5	169,3	4001,9
10.	Marchand	Francja	Breguet 901	10	57,19	797,9	5	359,91	931,5	1-8	491,4	1000	6	100,9	818,7	20	85,0	84,6	14	60,3	142,0	3774,7
11.	Comte	Szwajcaria	Elfe	6	64,30	878,5	19	73,05	0	10	472,0	950,6	9	95,2	777,8	15-19	101,8	150,7	6	112,4	480,6	3238,2
12.	Deane-Drummond	Anglia	Skylark III	5	64,59	885,8	8	346,98	889,8	9	473,0	953,2	19	–	0	15-19	101,8	150,7	19	40,9	15,9	3184,7
13.	Bar	Israel	Zugvogel III	11	55,64	780,4	16	161,31	279,5	12	459,1	917,8	11	91,7	752,9	15-19	101,8	150,7	9	85,1	303,1	3184,0
14.	Gaze	Australia	Skylark IIIb	18	169,2	562,5	13	207,60	431,5	17	431,4	847,4	13	90,2	742,6	12	124,0	238,1	11	78,8	262,3	3074,5
15.	Johnson	U.S.A.	RHJ - 6	19	130,8	402,1	14	186,66	362,7	1-8	491,4	1000	4	114,0	915,3	7	128,9	257,4	17	47,5	58,8	2992,9
16.	Schreder	U.S.A.	HP -8	3	69,10	932,9	20	39,06	0	18	407,8	787,3	3	114,5	917,2	8	128,3	255,0	20	38,6	0,9	2891,4
17.	Tandefeld	Finlandia	Ka - 6 Br	12	55,30	776,5	6	356,22	919,4	16	441,8	873,8	20	–	0	9	127,6	252,3	16	47,6	59,4	2881,4
18.	Mrak	Jugosławia	Meteor	20	–	0	15	173,91	320,9	1-8	491,4	1000	7	98,7	802,5	15-19	101,8	150,7	10	81,8	281,8	2555,9
19.	Ferrari	Włochy	Skylark IIIb	16	51,25	730,6	17	113,28	121,9	19-20	–	0	18	73,4	622,6	6	144,6	319,2	18	43,3	31,5	1825,8
20.	van Bree	Holandia	Skylark III	x	–	–	x	–	–	x	–	–	14	84,1	699,9	4	287,0	875,7	15	52,4	90,6	1669,3

x - nastąpiła zmiana pilota